



**Ferrocarriles**  
De Cataluña

Empresa:  
**Extinguida**

**Ferrocarril Palamós-Flaçà-Girona-Banyoles**  
El Tramvia del Baix Ampurdà - El Tren Petit - El Tren Pinxo de Banyoles

Ubicación:

**Palamós**  
Girona



Versión 02-2021



Historia



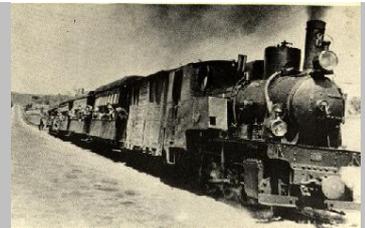
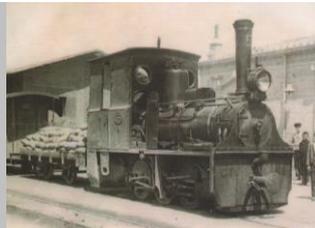
Líneas



Bibliografía



Empresas



Historia

## HISTORIAL

**Antecedentes.-** Desde 1875 hasta 1882, cinco proyectos de ferrocarriles se presentaron sin éxito.

El 02-10-1884 el señor **Augusto Pagés Ortiz** obtuvo la concesión de un tranvía de vapor entre **Palamós y Flaçà**, enlazando con la línea de **TBF (Ferrocarril Barcelona-Francia)** hacia la frontera francesa.

**Augusto Pagés Ortiz**

El 30-11-1884 se constituye la "**Sociedad Anónima Tranvía de Vapor del Bajo Ampurdán**" en Palamós.

**S. A. Tranvía de Vapor del Bajo Ampurdán**

El 27-02-1885 una Real Orden transfiere a esta Sociedad la concesión del Tranvía a Vapor entre **Palamós y Flaçà**.

El 23-03-1887 se inaugura la línea **Flaçà-Palamós**. El ancho de vía es de 75 cm. La concesión es por 60 años. La tracción a vapor. La gente al poco lo conoce con el nombre abreviado de **Tramvia del Baix Ampurdà** i también como **El Tren Petit**.

**Tramvia del Baix Ampurdà**  
**El Tren Petit**

En 1905 la línea es adquirida por la compañía Belga "**Societe Anonyme de Chemins de Fer Economiques en Catalogne**".

El 21-10-1905 una Real Orden le autoriza a cambiar de nombre y denominarse "**Ferrocarriles Económicos en Cataluña**". (Cabe recordar que el recorrido en servicio es desde **Flaçà a Palamós**).

**Ferrocarriles Económicos en Cataluña**

En 1910 la compañía solicita la prolongación de la línea desde **Flaçà** hasta **Girona** y además un ramal hasta **Bañolas**.

El 11-01-1913 mediante Real Orden se aprueba la concesión y se inician las obras.

El 26-06-1921 se inaugura el tramo **Girona-Flaçà** y por tanto la línea queda completada entre **Girona y Palamós**. Sigue quedando pendiente el proyectado ramal hasta **Bañolas**. Existen graves problemas económicos provocados por la 1ª Guerra Mundial.

El 08-09-1922 la explotación de la línea es vendida a **José María Lacoma Buxo** debido a los problemas financieros.

**José María Lacoma Buxo**

El 20-12-1922 se constituye la sociedad "**Ferrocarriles Económicos Españoles SA**".

El 06-04-1923 una Real Orden traspasa la compañía del anterior propietario a esta última sociedad.

**Ferrocarriles Económicos Españoles SA**

El 24-12-1926 entra en servicio el ramal desde **Girona a Banyoles**, pero autorizado únicamente para transporte de mercancías.

En 11-1927 se concluyen las obras y se solicita la correspondiente autorización para transportar viajeros.

El 16-03-1928 se inaugura oficialmente el ramal dese **Pont Major (Girona) a Banyoles**.

El acto inaugural se realiza en Banyoles.

Con ello queda completada la totalidad de la línea **Palamós-Flaçà-Girona-Banyoles**, con una extensión de 62,5 Km.

Para la inauguración se utilizaron unos modernos automotores Krupp a gasolina que estaban siendo probados por el fabricante y cuyo resultado no fue el esperado, devolviéndolos al poco tiempo.

El ramal entre **Girona y Banyoles** tenía un carisma distinto al resto de la línea, la gente popularmente lo denominaba "**El Tren Pinxo de Banyoles**".

**El Tren Pinxo de Banyoles**

Hasta 1930 el carrilet tiene su época de mayor actividad y beneficios.

Entre 1930 y 1932 se sume en una importante crisis motivada por el desgaste del material móvil, la vía y las instalaciones.

Con la Guerra aumentan los problemas a causa de los destrozos ocasionados. No hay recursos para solucionar la crisis.

A finales de 1935 los trabajadores se unen y crean la **Cooperativa Obrera de Transports del Baix Empordá (COTBE)** y en 1936 se hacen cargo de la empresa.  
Debido al mal estado del ferrocarril se compran autobuses para dar el servicio por carretera.  
Los coches adquiridos son los siguientes ([Rfª llibre vert página 379](#)) :

**Cooperativa Obrera de Transports del Baix Empordá**

Nº de coche	Marca	Matrícula	Notas
1	Chevrolet	B-50132	Comprado a Vert por 10.000 pts.
2	Delahaie	B-48724	del Garatge Internacional de Barcelona
3	Chevrolet	B-63377	de Manuel Cortés, por 23.000 pts. (interviene Vert)
4	Chevrolet	B-66192	de Manuel Cortés, por 33.000 pts. (interviene Vert)
5	Ford	B-61105	de Juliá de Barcelona, por 15.000 pts.
6	Studebaker	GE-4408	Comprado a Forné de Girona por 13.000 pts.
7	Cottin-Degouttes	T-4074	de Nicolás Martín por 13.000 pts. (interviene Vert)
8	Studebaker	B-66024	Comprado por 30.000 pts.
9	Chevrolet	B-62967	de Baulenas de Granollers por el precio de 20.000 pts
Turismo descapotable	Buick	B-18674	

El 18-07-1936 se inaugura el servicio de autobuses.

La línea de ferrocarril se utiliza únicamente para mercancías.

El tramo **Girona-Banyoles** es el único que funciona con trenes, pero en precario.



El 07-12-1938 un tren de los de Banyoles chocó en Pont Major con un camión que transportaba gasolina, provocando un incendio de grandes proporciones y causando unos 15 muertos. Puede verse el relato en este enlace:

<https://www.elpuntavui.cat/cultura/article/19-cultura/1374558-una-tragedia-en-guerra.html?fbclid=IwAR2qFSA7XiztOOzRgfIV1-M1tdy0MMaX-uFWrMJxGj4-BX-5zEOwo516twY>

En 1939, al acabar la Guerra la situación del carrilet era caótica: Puentes bombardeados, estaciones hundidas, material destrozado y los autobuses habían desaparecido requisados por las tropas y civiles que se retiraban.

Para atender el flujo de viajeros en su mayor parte entre **Palamós y Girona**, la empresa **SARFA** estableció una línea de autobuses (no hay constancia de la concesión de entonces) que más tarde legalizó y sigue funcionando.



El 30-04-1941 una Orden Ministerial proclama la incautación de lo que queda del Ferrocarril.

El 30-06-1941 otra Orden Ministerial transfiere sus activos y material 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**). Con el cambio de Gestor se inicia la reconstrucción.



En 1942 se reabre a la circulación el tramo entre **Palamós y Girona**, pero el de **Girona-Banyoles** solo para mercancías.

En 1950 se habilita nuevamente el tramo **Girona-Banyoles** para el transporte de viajeros.

La falta de viajeros por la competencia de los autocares, con la falta de inversión en renovación de material, hicieron empeorar la explotación del ferrocarril, que nunca acabó de resurgir.

El Consejo de Ministros de 17-12-1955 acabó de sentenciarlo.

El 29-02-1956 circuló el último tren.

A pesar de estar cerrado al tráfico, durante un par de años esporádicamente iban y venían trenes desde **Girona** hasta **Banyoles**, que trasladaban los materiales producto del desmantelamiento de la línea y las instalaciones.



**SARFA** continuó haciendo el servicio "sustitutorio" con autobuses prácticamente en todos los tramos, excepto en el **Girona-Banyoles** en el que **TEISA** ya tenía una línea.  
El 03-08-1959 recibió las concesiones definitivas, por convalidación de las que ya venía realizando, entre otros de los diferentes tramos del ferrocarril.

**TEISA**



Esta ficha se actualizó anteriormente en profundidad el 04-2010 y en la siguiente versión de 03-2020 se han modificado los estilos del Historial y se ha agregado alguna nota posterior.  
En esta última se incluyó un listado de autobuses de la Cooperativa.



Información

## Información / Bibliografía / Enlaces

Libro "El Tramvia del Baix Empordà" De Carles Salmerón Bosch	Editado en 1985 (ISBN 84-398-3763-1) Editorial Terminus.
Libro "Carrilets de Girona" (Ferrocarrils de Catalunya) de Antoni Mañé i Sabat	Editado en junio 2007 El Mirador (Jaume Gras Bartrolí)
Libro "Trens de Catalunya" (Ferrocarrils de Catalunya) De Jaume Gras i Bartrolí	Editado en noviembre 2005 El Mirador (Jaume Gras Bartrolí)
Libro "El Tren Petit" De Francesc Xavier Tura	Editado en 1987 (ISBN 84-505-5205-2) Ajuntament de Flaçà
Datos sobre el Ferrocarril (Wikipedia, en Català)	<a href="http://ca.wikipedia.org/wiki/Tramvia_del_Baix_Empord%C3%A0">http://ca.wikipedia.org/wiki/Tramvia_del_Baix_Empord%C3%A0</a>
Datos sobre la historia del Carrilet	<a href="http://www.santjuliaderamis.com/docs/elcarrilet.pdf">http://www.santjuliaderamis.com/docs/elcarrilet.pdf</a>
<b>Artículo muy completo sobre este ferrocarril, con varias imágenes y todos los datos de la explotación:</b> <a href="https://www.spanishrailway.com/ferrocarril-de-gerona-a-banyoles-y-flaca-a-palamos-ferrocarril-del-bajo-amprudan/">https://www.spanishrailway.com/ferrocarril-de-gerona-a-banyoles-y-flaca-a-palamos-ferrocarril-del-bajo-amprudan/</a> Ver también la reseña reproducida en esta ficha → <b>(ver Nota)</b> .	
Video sobre el carrilet: "El tren petit 1887 1956"	<a href="https://www.youtube.com/watch?v=tdOIHiqKU_M&amp;feature=youtu.be">https://www.youtube.com/watch?v=tdOIHiqKU_M&amp;feature=youtu.be</a>
Video de varios Carrilets: "Spanish Narrow Gauge Steam"	<a href="https://www.youtube.com/watch?v=2Wz-WZLkffA&amp;feature=youtu.be">https://www.youtube.com/watch?v=2Wz-WZLkffA&amp;feature=youtu.be</a>



Historia

## Notas / Noticias

**Datos en:** [http://ferrocarriles.wikia.com/wiki/Ferrocarril\\_de\\_Palam%C3%B3s\\_a\\_Girona\\_y\\_Banyoles](http://ferrocarriles.wikia.com/wiki/Ferrocarril_de_Palam%C3%B3s_a_Girona_y_Banyoles)

Cuando en la población de Palamós, empieza a crecer la industria, se necesita un modo de transporte rápido con la capital de la provincia de Girona. De 1875 a 1882, cinco proyectos de ferrocarriles se presentaron sin éxito. Pero el 2 de octubre de 1884, el señor Augusto Pagés Ortiz obtuvo la concesión de un tranvía de vapor entre Palamós y Flaçà, enlazando con la línea de TBF hacia la frontera francesa. El ancho de vía es de 750 mm. y la concesión para 60 años.

El 30 de noviembre de 1884, se constituyó la Sociedad del Tranvía del Bajo Ampurdán en Palamós, con un capital social de 2000 acciones de 500 pesetas cada una. La concesión de la línea fue transferida a esta sociedad el 27 de febrero de 1885. La sociedad fue vendida a la Société anonyme des chemins de fer en Catalogne, una empresa belga, el 21 de octubre de 1905. La denominación de Sociedad del Tranvía del Bajo Ampurdán cambia por la de Compañía de los Ferrocarriles Económicos en Cataluña. En este periodo, la compañía elabora diversos proyectos para ampliar la línea y solicitó nuevas concesiones en 1910. La concesión de la línea de Girona a Banyoles con ramal a Flaçà fue obtenida por real orden del 11 de enero de 1913. La compañía tiene muchos problemas en la primera guerra mundial, y hay un gran conflicto social con los trabajadores al final de la guerra. La mala situación económica de la sociedad provoca su venta a José María Lacoma Buxo el 8 de septiembre de 1922. Una nueva sociedad, la Compañía de los Ferrocarriles Económicos Españoles recibe la concesión por real orden del 6 de abril de 1923.

Con la apertura del ramal de Banyoles, en 1928, la red tiene su extensión máxima (62,5 km).

En el periodo de la guerra civil, la línea fue explotada por la Cooperativa Obrera de Transports del Baix Empordá, creada en julio de 1936. Al final de la guerra, la línea esta en ruina, y el Estado se incautó de éste por orden ministerial del 30 de abril de 1941; pasando el Ferrocarril de Palamós a Girona y Banyoles a ser administrado por Explotación de Ferrocarriles por el Estado.

El último tren circuló el 29 de febrero de 1956

### Entrada en servicio de los distintos tramos:

Fecha	sección	Longitud (km)
23 de marzo de 1887	Flaçà-Palamós	33,0
7 de julio de 1921	Girona-Flaçà	16,0
15 de marzo de 1928	Pont Major-Banyoles	14,0

### El parque motor de la Compañía de los Ferrocarriles Económicos en Cataluña

tipo	Nº C.F.E.C.	Fabricante	Nº de fábrica	Año	Peso	Notas
030 T	1 a 3	Carels frères, Ghent	269-271 ?	1887	18,0	1 "Torrent", 3 "Flassa". La 2 vendida a Minas del Rif en 1920.
030 T	4 a 6	Krauss, Sendling	1746-1748	1887	17,0	5 y 6 vendidas a Minas del Rif en 1920
030 T	7 a 8	Hoenzollern	2315-2316	1907	18,0	"Palamós", "La Bisbal". Vendidas a OGC en 1960

Locomotoras de vapor

### Fuentes:

- El Ferrocarril de Flaçà a Palamós, Gerona, y Banyoles", Rafael Alcaide González, in Historia de los Ferrocarriles de Vía estrecha en España, Fundación de los ferrocarriles españoles, Madrid, 2004. ISBN 84-88675-98-4
- "El Tranvía del Baix Empordà", Carles Salmeron i Bosch, Editorial Terminus, Barcelona, 1985. ISBN 84-398-3763-1
- "Locomotives & railcars of the spanish narrow gauge public railways", John Morley y P.G. Spencer, IRS, London, 1995
- El Tren Pinxo de Banyoles: <http://www.banyolescultura.net/pinxoesp.htm>

## Datos en:

<https://www.spanishrailway.com/ferrocarril-de-gerona-a-banyoles-y-flaca-a-palamos-ferrocarril-del-bajo-amprudan/>

Se reproduce íntegro este artículo por considerarlo el mejor resumido y completo de los vistos por Internet:

# Ferrocarril de Gerona a Bañolas y Flassá a Palamós – Ferrocarril del Bajo Ampurdán (\*)

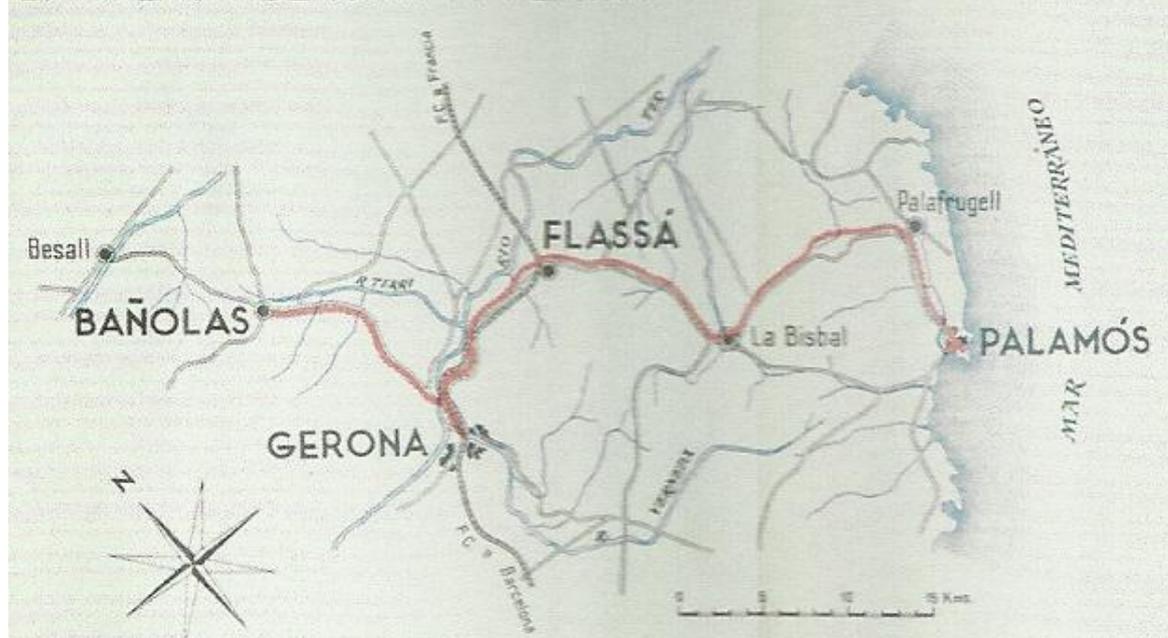
Publicada el: 24 / Mar / 2012

**Etiquetas:** [Alejandro Gomis Rafael](#), [Andrés Cusachs Ricart](#), [Antonio Bastenir Denabre](#), [Augusto Pagés Ortíz](#), [Automotores Krupp](#), [Bañolas](#), [Bordils](#), [Camprudá](#), [Carels Hnos](#), [Carlos Paradell](#), [Celra](#), [Charles Leys](#), [Clemente Destrebecgs](#), [Devos](#), [Compagnie Internationale des Tranways](#), [Corsá](#), [Eugenio López de la Torre Ayllón](#), [Euskalduna](#), [Explotacion de Ferrocarriles por el Estado](#), [Ferrocarriles Economicos Españoles](#), [Flassa](#), [Franco Belga](#), [Gaston Fumey](#), [Genrona P. de Francia](#), [Georges van Damne](#), [Gerona](#), [Hohenzollern](#), [Jacinto Cammany](#), [Jacinto Campmany Viñolas](#), [Joaquin Galí](#), [Joaquin Galí y Vancells](#), [Jose Luis pascual de Zulueta](#), [Jose Maria lacoma Buxó](#), [Joseph Rospy-Chaudron](#), [Juan Coma Crós](#), [Juan Coma y Cros](#), [Jung](#), [Krauss](#), [La Bisbal](#), [La Pera-Púbol-Rupiá](#), [Leopoldo Minguez Ruiz](#), [Llofríu](#), [M. Brosquet](#), [Maurice Van der Meylen](#), [Metalurgica San Martin](#), [Mont-rás](#), [Narciso Clivillés y Clavell](#), [Octave Castaigne](#), [Orenstein & Koppel](#), [Palafrugell](#), [Pont Major](#), [Rafael Roldós Viñas](#), [Rodolfo Juncadella Uliva](#), [S.A. de Ferrocarriles Económicos de Cataluña](#), [S.A. del Tranvía del Bajo Ampurdan](#), [SA de Ferrocarriles Económicos de Cataluña](#), [San Clemente de Peralta](#), [San Joan de Palamós](#), [San Juan de Mollet](#), [Santiago Clavell Planas](#), [Sergio Díez Herrero](#), [Societe Anonyme des Chemins de Fer de Catalogne](#), [Torrent](#), [Vall-Llobrega](#), [Volpellach](#)

La primera actuación ferroviaria contemplando este mismo trayecto, coincide con la formulada por Eugenio López de La Torre Ayllón, vecino de Barcelona, al solicitar autorización para llevar a cabo los estudios de un tranvía , que partiendo de Palamós y pasando por Palafrugell, termine en Flassá, y de otro que partiendo de Gerona , termine en Sant Feliu de Guixols. La autorización se le otorgó el 11 de noviembre de 1879 (Gaceta de Madrid 21.11.1879), concediéndole el plazo de un año para realizar los estudios.

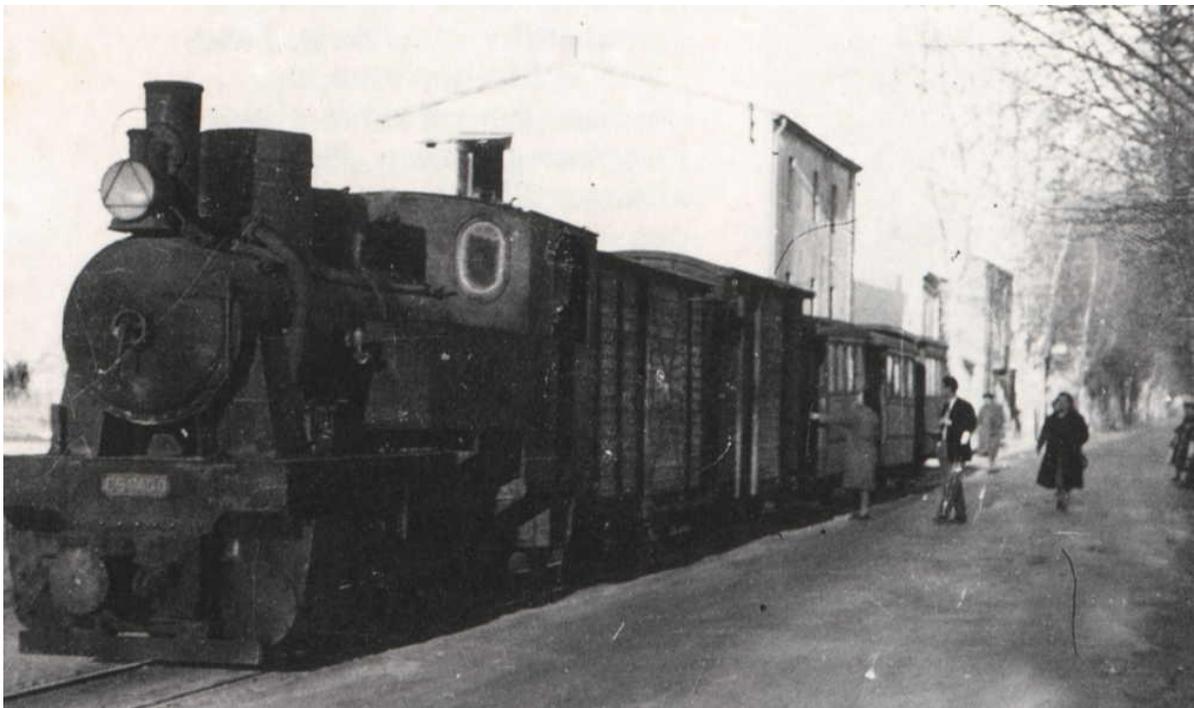
Las necesidades de facilitar el tráfico de mercancías, en especial el de la producción corchera, hasta el mar, llevó al estudio de este ferrocarril de vía de 750 mm. Recordemos que el inicio de esta actividad ferroviaria, se debe a la promulgación de la R.O. de 25 de junio de 1884 en la que se ordenaba al Gobierno a realizar la subasta para la concesión de un tranvía con motor a vapor desde la estación de Flassá, del Ferrocarril de Gerona á Figueras y Palamós pasando por La Bisbal y Palafrugell. La celebración de la subasta fue fijada para el 18 de septiembre de 1884, debiendo depositar los interesados una fianza de 13.565 pesetas, concediendo el derecho de tanteo al solicitante y dueño del proyecto Augusto Pagés Ortiz. Debiendo ajustarse los solicitantes al pliego de condiciones particulares de la concesión aprobado por la R.O. de 6 de febrero de 1884 y al proyecto aprobado por la RO. de 12 de marzo de 1883 (Gaceta de Madrid, 27.07.1884).

## FLASSÁ A PALAMÓS, GERONA A BAÑOLAS Y GERONA A FLASSÁ



Plano de la línea de Flassa a Palamós y Gerona a Bañolas

Al no presentarse postor alguno, el concesionario debería depositar en la Caja General de Depósitos una fianza de 67.926 pesetas, fijadas sobre el 3% del valor del presupuesto de las obras, cifrado en 1.358.520 pesetas. Una vez depositadas se le confirmó la concesión en la R.O. de 2 de octubre de 1884 a Augusto Pagés Ortiz de un tranvía a vapor entre Palamós y Flassá, con ancho 750 mm, otorgando la concesión por 60 años.



Ferrocarril de Flassa a Palamós, Fondo Archivo Municipal de Flassa,

La primitiva sección de Palamós a Flassá, fue promovida por August Pagés i Ortiz, en virtud de una instancia elevada a la Administración 3 de diciembre de 1884 junto con Carlos Paradell de la “Sociedad Anónima del Tranvía del Bajo Ampurdán” solicitaron la transferencia de la concesión del primero a la segunda (Gaceta de Madrid, 08.03.1885). La “Sociedad Anónima del Tranvía del Bajo Ampurdán”, fue constituida el 30 de noviembre de 1884 mediante un capital suscrito de 2.000 acciones de 500 pts cada una de ellas. Permitiendo, con su construcción, el enlace sus 33,4 Kms, entre Flassá y el Puerto de Palamós el 23 de marzo de 1887 en un trayecto que enlazando La Bisbal y Palafruguell se prolongó otros 15,5 Kms hasta Gerona, abriendo al público este segundo tramo el 7 de julio 1921.



Ferrocarril de Flassa a Palamós, en La Bisbal, Coleccion Jordi Marques

El económico de Flassá a Palamós, contaba a 31 de diciembre de 1892 con un capital de 1.000.000 ptas en acciones y 100.000 pts en subvenciones. Explotaba 34 kms de línea, bajo la dirección de Joaquín Galí, transportando unos 84.000 viajeros con ingresos por ese concepto cifradas en 100.567,60 pts, alcanzando unos productos totales de 128.723,28 pesetas, incluidos los ingresos por mercancías (Anuario de los Ferrocarriles Españoles, año 1894, pág 117).

En 1894 la compañía contó con el siguiente personal principal:

Director de la explotación	Joaquín Galí
Inspector General	Alejandro Gomis
Jefe de talleres y tracción	Antonio Monserrat
Jefe de vías y obras	Diego Roda
jefe de estación de Palamós	José Sabat
jefe de estación de Palafrugell	Felix Moner
jefe de estación de Torrent	Narciso Pannón
Jefe de estación de La Bisbal	Enrique Pol
Jefe dec estación de Flassa	Pedro Martínez

( Anuario de los Ferrocarriles Españoles, año 1895)

Ese mismo año, en sus 34 kms de línea en explotación, se transportaron 88.371 viajeros, consiguiendo 137.990,54 pts de ingresos, contra 122.397,29 pts de gastos de la explotación ( Anuario de los Ferrocarriles Españoles, año 1895).

En el ejercicio de 1895 se ingresaron por el transporte de 90.063 viajeros y por los productos a pequeña y gran velocidad 134.542 pesetas (RIVF, 10.06.96). Alcanzado 140.379,58 pts al añadirse otros conceptos. Estos datos fueron presentados por su Director de Explotación, Sergio Díez Herrero. Estando integrado su Consejo de Administración , por :

Presidente	Rodolfo Juncadella Uliva
Vocal	Rafael Roldós Viñas
	Juan Coma Crós
	Jacinto Cammany
	Joaquín Galí y Vancells
	Santiago Clavell Planas
Vocal secretario y director de la explotación	Sergio Díez Herrero

**(Anuario de los Ferrocarriles Españoles, año 1897,pag 176 )**

En 1896 se transportaron 91.387 viajeros proporcionando 107.853,91 pts de productos, en conjunto con los ingresos por mercancías ascendieron a 156.299,04, afrontado gastos por 153,880,92 pts ( Anuario de los Ferrocarriles Españoles, año 1898, página 165).



Rafael Roldós Viñas



Tranvía del Bajo Ampurdan, Palamós, c.1930. Colección Roisin-IEFC-ACM-9-12.565



Juan Coma y Cros. Tranvia del Bajo Ampurdan

La línea se estableció mediante un trazado de 50 Kms con 19 estaciones, con el ancho de 0,75 ml, siendo la propiedad de la compañía de los “Ferrocarriles Económicos Españoles S.A”, en virtud de la concesión otorgada el 2 de octubre de 1884 y el 17 de enero de 1913.

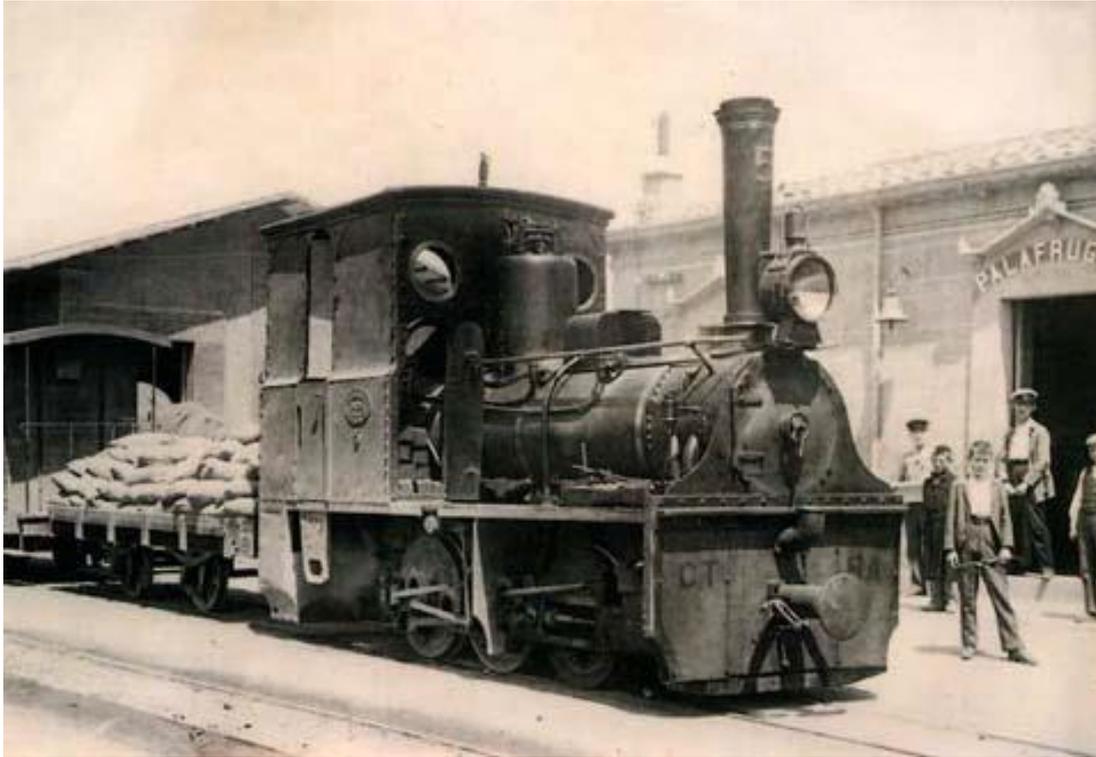
El capital en 31 de diciembre de 1900, estaba formado por 1.000.000 pts en acciones y 60.000 pesetas en subvenciones (Anuario de los Ferrocarriles Españoles, año 1901, página 135 ). El último Consejo de Administración de la compañía del “Ferrocarril Económico de Flassá a Palamós” (Tranvía del Bajo Ampurdan) integrado en la compañía de los “Ferrocarriles Económicos Españoles S.A”, lo formaban en 1904 los siguientes accionistas:

Presidente	Rodolfo Juncadella Uliva
Vicepresidente	Rafael Roldós Viñas
Vocal	Narciso Clivillés y Clavell
Vocal	Juan Coma y Cros
Vocal	Jacinto Campmany Viñolas
Vocal	Andrés Cusachs Ricart
Vocal	Santiago Clavell Planas
Secretario	Leopoldo Minguez Ruiz
Director de la explotación con sede en Palamós	Alejandro Gomis Rafael

**(Anuario de los Ferrocarriles Españoles, año 1905, página 122)**

Recordemos que esta Compañía fue adquirida, el 21 de octubre de 1905, por la “Société Anonyme des Chemins de Fer Économiques en Catalogne”, cambiando el nombre por el de “S.A. de Ferrocarriles Económicos de Cataluña”, establecida en Bruselas ese mismo año con un capital de 1.050.000 francos belgas, emitiendo 10.500 acciones de 100 francos, de las que se suscribieron 1.500 en numerario, sin que la compañía emitiera obligaciones.

La Compagnie Internationale de Tramways, aportó la concesión de la línea de Flassá a Palamós, sus 34 Kms de línea de 0,75 ml de ancho perteneciente hasta entonces a la Sociedad del Tranvía del Bajo Ampurdán; a cambio de la concesión, recibió 9.000 acciones liberadas de las 10.500 emitidas en la creación de la “Société Anonyme des Chemins de Fer Économiques en Catalogne”, el resto estaban en manos de otras nueve accionistas, entre ellas la Compagnie Internationale de Tramways que suscribió 840 acciones, ampliadas a 1.500 por valor de 150.000 francos (Los Transportes Férreos , 01.09.1905 )



Tranvía del Bajo Ampurdán, estación de Palafrugell, c.1930, fondo Ayuntamiento de Gerona –CRDI

En cuanto al capital de 1.000.000 pts con el que figuraba el tranvía de Flaçá a Palamós, le permitiría aportar a la nueva sociedad 9.000 acciones de 100 Francos por valor de 900.000 pts. Cargando la nueva sociedad con la nada alhagüeña situación de tesorería, quedando a la espera de que la “Société Anonyme des Chemins de Fer Économiques en Catalogne” fuera capaz de mejorar la explotación (Los Transportes Férreos , 01.09.1905 )

La “Société Anonyme des Chemins de Fer Économiques en Catalogne” filial de la “Compagnie Internationale de Tramways”, domiciliada en el nº 41 de la calle Minimes, en Bruselas. Recibió la transferencia, autorizada por la Real Orden de 8 de enero de 1906, interviniendo por “Société Anonyme des Chemins de Fer Économiques en Catalogne”, José Ropsy Chandrón y por la “Sociedad Anónima del Tranvía del Bajo Ampurdán”, Juan Coma y Cros en su calidad de vocal del Consejo.

Subrogando el primero en los derechos y obligaciones del segundo. La transferencia supuso la aportación de la “Compagnie Internationale de Tramways” a la nueva sociedad creada, de inmuebles y del material fijo y móvil del ferrocarril económico, en explotación, de Flassá a Palamós a cambio de 9.000 acciones totalmente liberadas (GCH, 01.09.1905). El cargo de nuevos administradores de la sociedad recayó en M.M. Joseph Ropsy-Chaudron, Maurice Van der Meylen, y Octave Castaigne, y el de comisario en el abogado M. Brosquet, con domicilio en Tournay

Una vez realizada la transferencia, el Consejo de Administración de la “Sociedad Anónima del Tranvía del Bajo Ampurdán” convocó el 20 de marzo de 1906, a los accionistas a Junta General Extraordinaria de socios, a celebrar en Barcelona, para darles cuenta de las gestiones de liquidación de la sociedad y deliberar sobre la distribución del activo (GCH, 08.03.1906).



Joseph Ropsy-Chaudron

La sociedad no amortizó los gastos ocasionados por la inundación de Palamós acaecida de 1908, inundación que destruyó el puente del Estado, levantó dos kilómetros de vía, derribó el edificio de la estación y averió el material estacionado en sus vías, ascendiendo el coste de los desperfectos y reparaciones a 28.275 francos, creando para atender este gasto un fondo de previsión para cubrir hasta 15.000 francos belgas. Las reparaciones en la línea, obligaron durante algún tiempo a realizar transbordos

Aún teniendo en cuenta la anómala situación generada por los sucesos de Barcelona en 1909, el beneficio de la línea de Flassá a Palamós, deducidas las amortizaciones, fue de 53.122,13 francos, con un ligero descenso sobre 1908 que fue de 55.044,97 francos. En 1910 se consiguió regularizar la explotación, aumentando respecto del año anterior sus ingresos en 25.361,83 francos (un 13,84 %).



Estacion de la Bisbal, destruida en la guerra civil de 1936/39, Foto , informe de Alejandro Mendizábal Peña año 1942, Fondo Javier Suso San Miguel



Estacion de Palamós, destruida, Foto , informe de Alejandro Mendizábal Peña año 1942, Fondo Javier Suso San Miguel

La "Sociedad Ferrocarriles Económicos de Cataluña", presento un moderado aumento de tráficos e ingresos entre 1909 y 1911, según los datos que manifestamos en el siguiente cuadro:

año	Nº de viajeros	Tm transportadas	Recaudación en Pts
1909	102.830	12.472	185.913
1910	113.183	14.612	211.317
1911	119.120	20.160	235.817

(GCH, 08.04.1912)

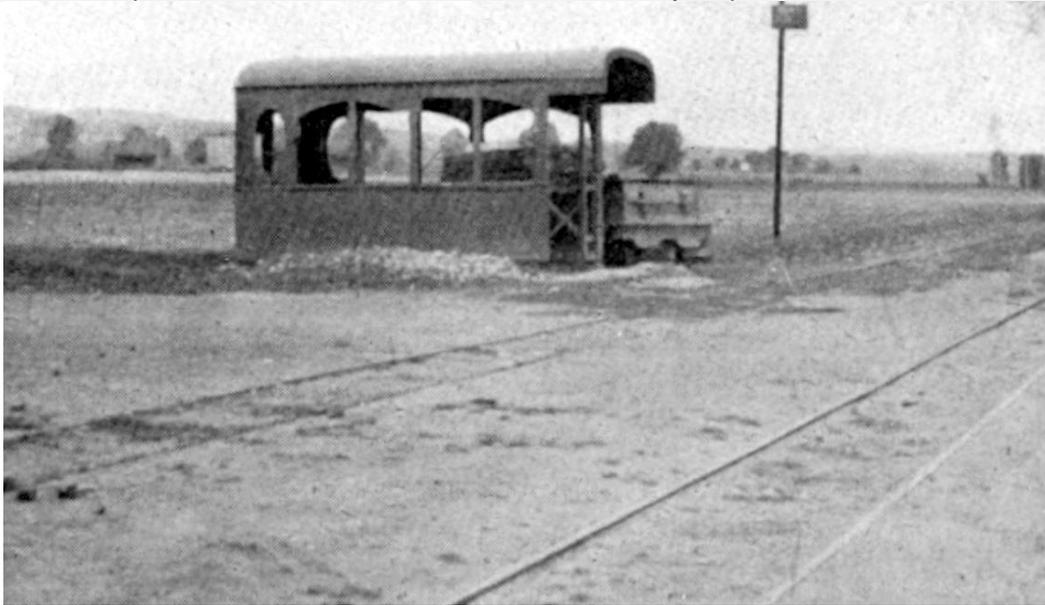
El diputado Albert , solicitó en el Congreso de los Diputados , una prorrogade 16 años, para atender la construcción del Flassá a Palamós , clasificado por la Dirección General de Obras Públicas como tranvía, en tanto que la prensa especializada ( Los Transportes Férreos, 24.04.1911), lo calificaba como ferrocarril, en manos de la " Societé Anónyme de Chemins de fer en Catalogne". En la citada solicitud al Congreso, se omitió señalar las razones por las que se solicitó la prórroga.

La explotación en 1911 corria a cargo de la " Societé Anónyme de Chemins de fer en Catalogne", recordemos que esta compañía era filial de la "Cie International des Tramways", operaba con un capital de 10.500 acciones de 100 Francos/unidad. Consiguiendo, ese mismo año, 64.625 Fr. de beneficios de la explotación , permitiendo un reparto de 5 Francos/acción. En el ejercicio se transportaron 119.120 viajeros, y 20.160 Tm de mercancías ( Los Transportes Férreos 04.08.1912).

Cuya solicitud pasó al Senado, sin embargo, la prensa, hizo capie en las razones justificativas, de la solicitud de prórroga de esta concesión, por 16 años, tomada en consideración, por los 60.000 Fr. de perjuicios por las inundaciones de 1909. Abundando la prensa, en que la sociedad obtendría esta sustanciosa prórroga a un bajo coste. Ahora se comprendía, porque se omitieron las justificaciones en el momento de la solicitud. Lo que no dejaba de ser una peligrosa decisión, que abriría la puerta, para que se beneficiaran, por este concepto, muchas empresas concesionarias de ferrocarriles; puesto que los legisladores, al aplicar este criterio, de sanción de la prórroga, vulneraban una importante cuestión de principios.

La compañía solicitó, a través de Clemente Destrebecqz, como Director de explotación del tranvía de Flassá a Palamós y como apoderado de la "S.A. de Ferrocarriles Económicos de Cataluña", se abriera a información pública el 21 de septiembre de 1910, la exposición del proyecto destinado a establecer un tranvía de vapor, entre Girona y Banyoles por Puente Mayor con ramales a Flassá y a la Fábrica de cementos de Sarriá, así como otro ramal de enlace con el ferrocarril de Olot-Gerona. Este tranvía discurriría en unos 17 Kms paralelo a la línea de MZA de Barcelona a Francia; su solicitud obedeció al interés mostrado por su Consejo de Administración, para paliar los bajos rendimientos económicos, buscando su prolongación hasta Gerona ( Los Transportes Férreos, 01.11.1910).

La concesión entre Girona y Banyoles se obtuvo por la R.O. de 11 de enero de 1913. Igualmente se solicitó prolongar la línea al puerto de Palamós ( Adelante nº 57, 16.07.1912). Siendo autorizada en 1910 a ocupar temporalmente terrenos de dominio público, pertenecientes a la zona marítimo-terrestre de la playa del puerto de Palamós, destinados al ensanche de la estación de este ferrocarril (GCH, 08.07.1910). La autorización le llegó por la Real Orden de 17 de junio de 1910, a la que concurrió una alegación en contra del Ayuntamiento de Palamós, considerada de escasa importancia por encontrarse el paseo adyacente a los terrenos ferroviarios un metro por encima de la rasante de los carriles. En dicha autorización se preservaban los derechos de los pescadores para varar sus embarcaciones y atender al arreglo de sus redes, determinando entre las prescripciones que limitaban su ocupación, la disposición de aquellos terrenos en caso de necesidad pública, de acuerdo con el artículo 50 de la ley de puertos.



Apeadero de Vullperach disponía de un medio coche para protección del público, Foto, informe de Alejandro Mendizábal Peña año 1942, Fondo Javier Suso San Miguel

Para cubrir los gastos de la nueva concesión de 30 Kms entre Flassa y Gerona, aumentó en 1912 su capital hasta situarlo en 1.500.000 francos belgas, emitiendo en 1914 una serie de 1.500 obligaciones de 500 francos belgas al 5 % de interés con amortización en 30 años.

La Sociedad Anónima Belga de Ferrocarriles Económicos de Cataluña ( Compagnie de Chemins de Fer économiques de Catalogne ), solicitó la concesión del tranvía con motor de vapor de Gerona a Bañolas con ramal a Flassa, con el objeto de nutrir de mercancías al puerto de Palamós.

Siguiendo el procedimiento administrativo se publicitó la solicitud, fijando el 10 de enero de 1913 (Gaceta de Madrid, 03.11.1912), para la celebración del acto de la subasta de la concesión, advirtiendo que la solicitante gozaría del derecho de tanteo, al ser la propietaria del proyecto, y en el caso de que la sociedad solicitante no fuera la adjudicataria, el rematante debería resarcirla con 10.785,20 pts valor del proyecto. El pliego de condiciones particulares de la concesión, aprobado por la Real Orden de 21 de septiembre de 1912, fue aceptado el 9 de octubre del mismo año, por la sociedad peticionaria, representada por su apoderado C. Destrebecgs.

La concesión se reguló con las siguientes condiciones particulares, entre otras:

- a) El concesionario se compromete a ejecutar la obra por su cuenta y riesgo.
- b) Las obras se ajustarán al proyecto aprobado por las Reales Ordenes de 17 de enero y 29 de mayo de 1912.
- c) Las obras se llevarán a cabo por secciones, sin interrumpir el uso de las carreteras ni caminos públicos que ocupe.
- d) En el caso de que la administración necesite modificar el trazado de las carreteras y caminos públicos, el tranvía correrá con los gastos inherentes a la adaptación al trazado.
- e) Se concedieron dos años para ejecutar las obras
- f) Se fijó una fianza definitiva de 63.542,96 pts.
- g) El material mínimo exigido para su explotación, lo formarían cuatro locomotoras, cinco coches mixtos de 1ª y 2ª clase, cinco furgones y veinticinco vagones.
- h) La concesión se otorgó por 60 años.

La ausencia de postores, llevó a la adjudicación de este tranvía, el 17 de enero de 1913, a "S.A. de Ferrocarriles Económicos de Cataluña".



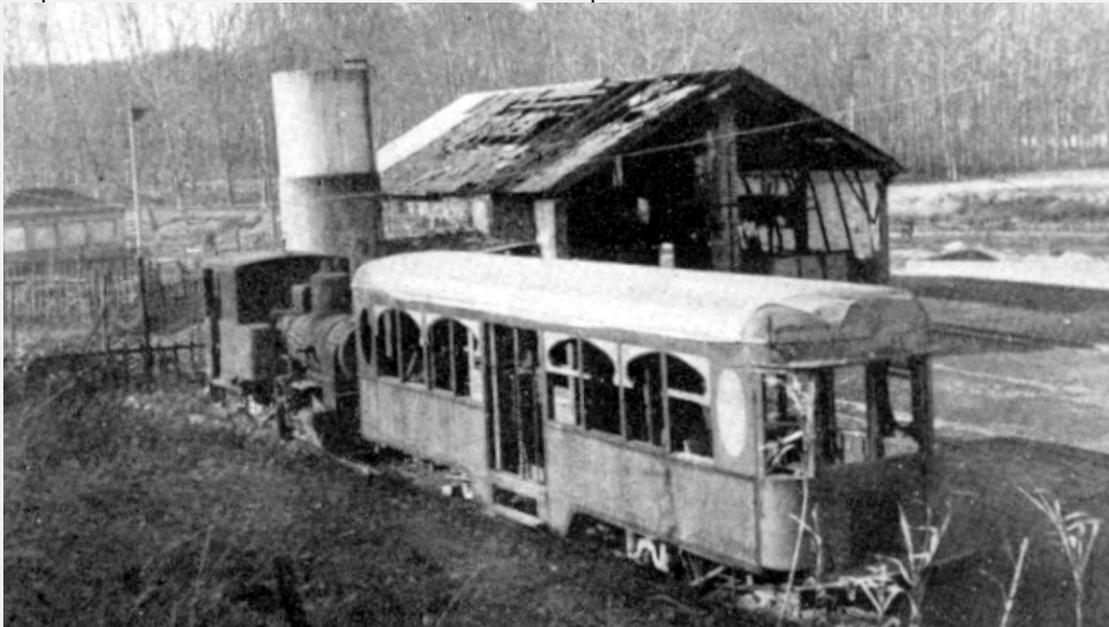
*Insertamos esta imagen de una locomotora muy parecida a las n<sup>os</sup> 4 al 6 de esta línea, fabricadas por Krauss, cuya placa frontal "CC" nos desconcierta y no acertamos a situarla en la compañía de procedencia. Si algún lector nos puede aportar datos al respecto, no dude en comunicarlo. Foto : archivo Juan Peris Torner*

La "S.A. de Ferrocarriles Económicos de Cataluña" acordó aumentar su capital social desde 1.050.000 francos, en 2.450.000 francos, creando 24.500 acciones de 100 francos emitiendo además una serie de obligaciones quedó al criterio del Consejo de Administración, el capital obtenido se emplearía en el establecimiento de la nueva línea hasta Bañolas (GCH, 01.07.1912).

Efectivamente, la R.O. de 17 de enero de 1913 concedió a La sociedad Anónima Belga de Ferrocarriles Económicos de Cataluña, línea de Flassá a Gerona y Bañolas, cuyas obras, iniciadas en 11.05.1910, al quedar concluidas, entrarían en competencia con MZA en su sección de Gerona a Flassá ( Los Transportes Férreos, 24.05.1910).

Paralelamente el Director de la explotación Clemente Destrebecqs Devos, solicitó autorización para prolongar su línea desde Flassa al muelle comercial del puerto de Palamós, para facilitar las operaciones de carga y descarga de buques directamente a los vagones de la compañía. La autorización se concedió por la Real Orden de 18 de junio de 1912, fijando la condición que las obras se iniciarían a los tres meses de hacerse cargo el Estado del muelle comercial del puerto en construcción y terminar a los seis meses. Quedando obligado el concesionario a levantar la línea desde el actual punto en construcción, hasta el final, de modo que en la carretera de Gerona a Palamós, en dirección al puerto, no existiera vía muerta alguna, y solo la vía general.

El desarrollo de los trabajos entre Bordils y Celrá se llevaron conjuntamente con el establecimiento por MZA de las obras de un puente para salvar el cruce de sus líneas con las del Ferrocarril del Bajo Ampurdán (GCH, 24.02.1915). Coincidiendo con la disposición del Ayuntamiento de Bañolas, de abrir varias calles y ceder los terrenos para el emplazamiento de la estación del ferrocarril en aquella localidad.

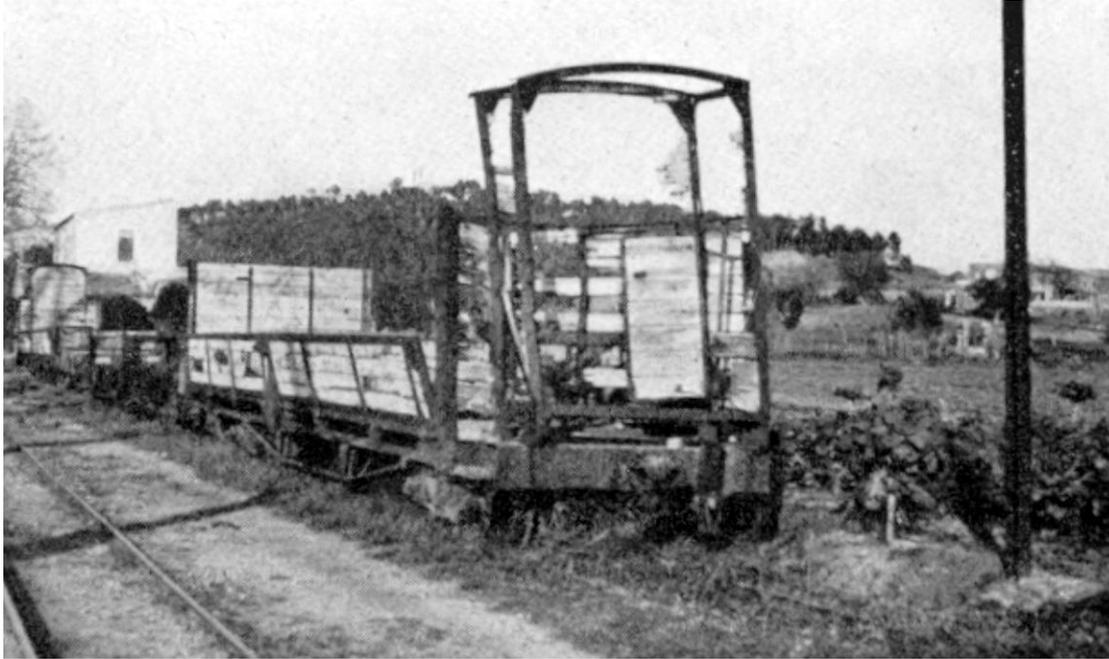


El Sr. Destrebeck, en su calidad de gerente de la línea de Flassá a Palamós, negoció con el Consejo de Administración del ferrocarril de Olot a Gerona, el enlace de ambas líneas, en la prolongación del Flassá a Palamós hasta Gerona. Con el objeto de establecer servicios combinados entre ambas y enlazar Olot con Palamós (GCH, 01.04.1915).

Una vez iniciadas las obras de prolongación hasta Gerona en 1916 se alcanzó la estación de Puente Mayor, quedando 3 Kms hasta alcanzar la estación término ( GCH 24.02.1916).

El Ministerio de Hacienda fijó en 752.546,66 Pts el capital sobre el que se establecería la base de liquidación de la contribución mínima en el ejercicio de 1914, según lo establecido por la R.O. 30.05.1917 ( GCH, 24.06.1917).

La compañía pasó serias dificultades en el periodo de la primera guerra mundial, generando por tal motivo un profundo conflicto con el personal. En 1920, mantenía un comité de Dirección en Palamós, en tanto que el Consejo, domiciliado en Bruselas estaba integrado por Mr. Destrebeck, Georges van Damne, Gaston Fumey y Charles Leys.



Reagrupación de material móvil en el apeadero de Vall-Llóbrega, Foto , informe de Alejandro Mendizábal Peña año 1942, Fondo Javier Suso San Miguel

En 1922 la compañía propietaria suspendió pagos, de manera que prevista la disolución de la “Compañía Belga de Caminos de Hierro de Cataluña”, ofreció sus bienes en territorio español, quedando a la espera de que la Gaceta de Madrid publicara la cesión oficial. Al adelantar la liquidación, la sociedad perdió su capital social y los obligacionistas solo percibirían entre un 25 % y un 30 % de sus créditos (revista Ingeniería y Construcción , mayo de 1923, página 237).

José María Lacoma como presidente del Consejo de Administración de la Compañía de Ferrocarriles económicos Españoles, constituida por escritura pública, otorgada ante el notario de Barcelona, Isidoro Lapuente, en 20 de diciembre de 1922, solicitando se apruebe la transferencia de la concesión del tranvía de vapor de Flassá a Palamós, que la Compañía de Ferrocarriles Económicos de Cataluña hizo a favor del Sr. Lacoma, y la que éste a su vez aportó a la Sociedad de Ferrocarriles Económicos Españoles la concesión.

El 6 de abril de 1923, a la vista de la primera copia de escritura, otorgada en Amberes en 8 de Septiembre de 1922 por Gastón Fumey y Jorge Van Damne, en representación de la Sociedad Ferrocarriles Económicos de Cataluña, y por José María Lacoma en su propia representación, por la que se acredita que los primeros, en nombre de la sociedad que representan, venden, ceden y transfieren al Sr. Lacoma todo cuanto constituyen los tranvías de vapor de Flassá a Palamós y de Gerona a Bañolas, con ramal a Flassá

A su vez vista primera copia de la escritura de constitución de la Sociedad, Ferrocarriles Económicos Españoles, otorgada en 20 de Diciembre de 1922 en Barcelona, ante el notario Isidoro Lapuente, en la que constaba que José María Lacoma y José Luis Pascual de Zulueta constituyen la referida Sociedad, aportando a la misma el primero la línea del de Flassá a Palamós, los tres kms ya construidos del ramal de Gerona a Bañolas, con enlace en Flassá, y los derechos á la total concesión del ramal y todo cuanto fué objeto de adquisición por el repetido Sr. Lacoma, mediante la escritura otorgada en Amberes a que antes se hace referencia

A su vez, vista la nueva escritura, otorgada en Barcelona en 21 de marzo corriente por José María Lacoma y Adolfo Bastenir Denabre, como apoderado de la Sociedad Ferrocarriles Económicos de Cataluña, en la que se acredita que este último firma la más completa y eficaz carta de pago y finiquito a favor de José María Lacoma Buxó que pasan a ser de la única y absoluta y exclusiva propiedad del comprador, quien a su vez las ha aportado a la Sociedad de Ferrocarriles Económicos Españoles, de cuyo Consejo de Administración es presidente, se subroga y entrega todos los derechos, acciones y deberes dimanantes o que se deriven del repetido contrato suscrito en Amberes.

Según el artículo 21 de la ley de Ferrocarriles: En las escrituras antes indicadas aparece reflejada debidamente la representación de los solicitantes, y subrogados, tanto el Sr. Lacoma en relación con la Sociedad de Ferrocarriles Económicos de Cataluña, como la nueva Sociedad de Ferrocarriles Económicos Españoles respecto al Sr. Lacoma, en cuanto a derechos y obligaciones para con el Estado y derivadas de las concesiones , tenía la primitiva Sociedad concesionaria

De conformidad con lo propuesto por esta Dirección general de O. P., ha tenido a bien aprobar las referidas transferencias, y como consecuencia, disponer que se reconozca en lo sucesivo a la Compañía Ferrocarriles Económicos Españoles como concesionaria del tranvía a vapor de Flassá a Palamós, así como de cuantos derechos correspondían a la Sociedad Ferrocarriles Económicos de Cataluña sobre la concesión del tranvía de vapor de Gerona a Bañolas con ramal a Flassá, a reserva de lo que se resuelva sobre el expediente de caducidad de la misma que se ordenó incoar, quedando la repetida Sociedad Compañía de Ferrocarriles Económicos Españoles obligada para con el Estado en los mismos términos y con las mismas garantías que lo estaba la Sociedad cedente. (Gaceta del 13 de abril de 1923.)

Pasando la propiedad, el 8 de septiembre de 1922, del Tranvía a vapor de Flassá a Palamós a José María Lacoma Buxó. Por escritura otorgada en Amberes por Gastón Fumey y Jorge Van Damne, como representantes de la “Sociedad

Ferrocarriles Económicos de Cataluña”, cediendo a Lacoma la propiedad de los tranvías a vapor de Flassá a Palamós, y de Gerona a Bañolas, con ramal a Flassá. El costo de esta operación realizada por los Sres. Lacoma y San Salvador, ascendió a 500.000 pts (GCH. 10.10.1922).

Los accionistas belgas perdieron la totalidad del capital y los obligacionistas entre un 75% a un 80% (Alberto Martínez López, Los belgas y los ferrocarriles de vía estrecha en España).

Transferida por Jose M<sup>a</sup> Lacoma, posteriormente a manos de la Compañía de los Ferrocarriles Económicos Españoles, de la que a su vez era presidente de su Consejo de Administración, en virtud de una autorización gubernamental, contemplando la transferencia de la concesión de la del tranvía de Flassa a Palamós y los derechos que correspondían a la “Sociedad de Ferrocarriles Económicos de Cataluña” sobre la concesión del Tranvía a vapor de Gerona a Bañolas con ramal a Flassa. (Gaceta de los Caminos de Hierro, 01.05.1923). De manera, que en la Junta General de accionistas extraordinaria en la que se aprobó la transferencia, la sociedad cedente manifestó en acta, que no existía contra ella, ninguna acción judicial.

José María Lacoma Buxó, como presidente del Consejo de Administración de la “Compañía de Ferrocarriles Económicos Españoles”, sociedad constituida en Barcelona el 15 de diciembre de 1922, en la notaría de Isidoro Lapuente, por José María Lacoma Buxó y José Luís Pascual de Zulueta, solicitó a la Administración, que se aprobara la transferencia del tranvía a vapor de Flassá a Palamós, que la compañía de los “Ferrocarriles Económicos de Cataluña” hizo a su favor, concesión que a su vez él aportó a la “Sociedad de Ferrocarriles Económicos Españoles”. Accediendo a ello la Administración, por la R.O. de 6 de abril de 1923 (Gaceta de Madrid, 13.04.1923), cesando como administrador el de la anterior compañía propietaria, Antonio Bastenir Denabre

La transferencia del Flassa a Palamós, aprobada por R.O. en favor de la Compañía de a favor de la compañía de los Ferrocarriles Económicos Españoles, no solo la del tranvía a vapor de Flassa a Palamós, con cuantos derechos correspondían a la Sociedad Ferrocarriles Económicos de Cataluña sobre la concesión del tranvía a vapor, de Gerona a Bañolas con ramal a Flassá, a reserva de lo que se resolviera sobre el expediente de caducidad de la misma, que se ordenó incoar, quedando la Compañía de Ferrocarriles Económicos Españoles obligada para con el Estado en los mismos términos y con las mismas garantías que lo estaba la Sociedad cedente ( GCH, 20.05.1924).



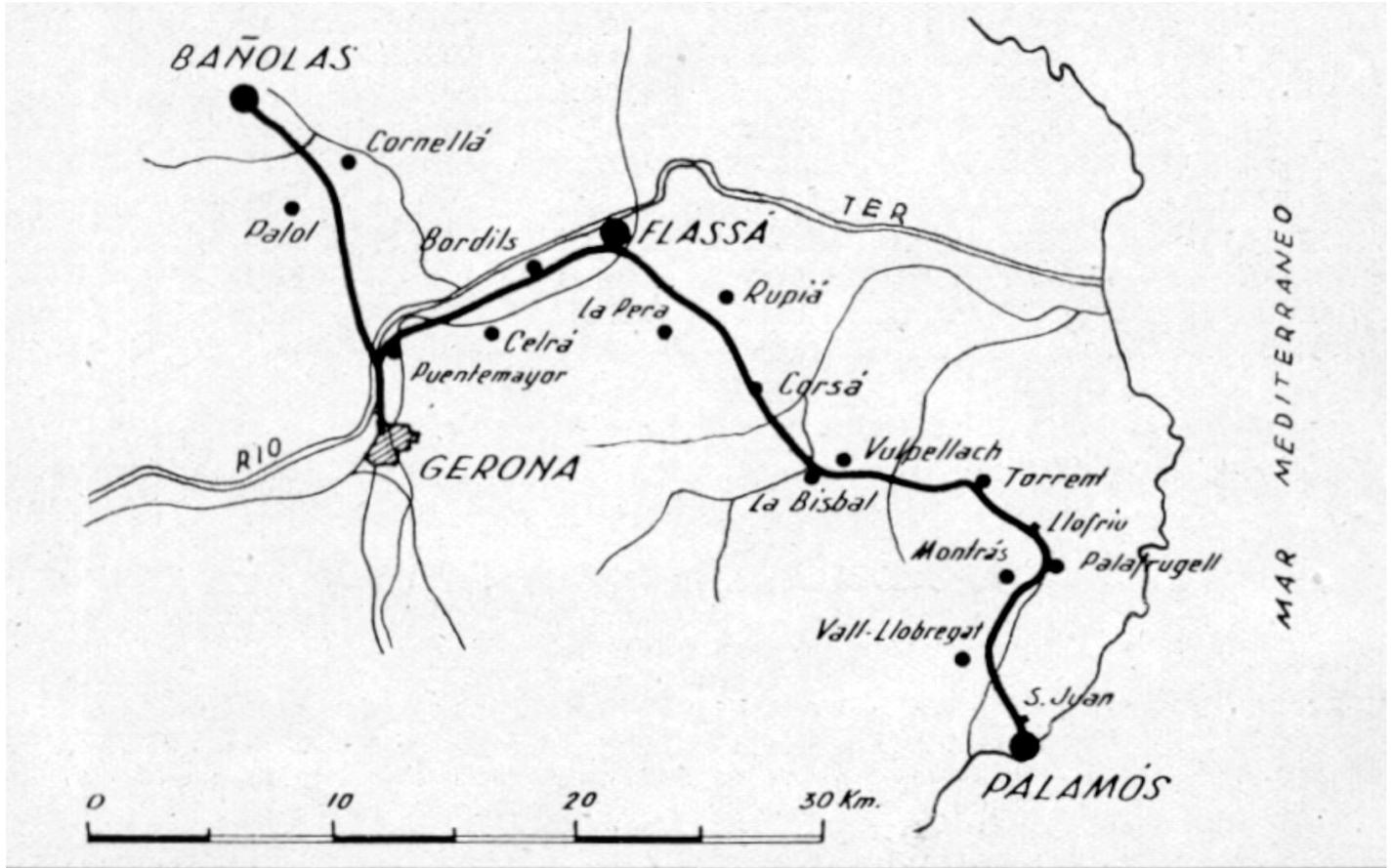
Estación de La Bisbal. Fotógrafo Riera

Ferrocarriles Económicos Españoles, domiciliada en Barcelona, explotó el ferrocarril hasta la llegada de la República, pasando de nuevo a ser explotada por la “Compañía de los Ferrocarriles Económicos Españoles S.A.” que sería la que se encargaría de la construcción del ramal de 14 kilómetros de longitud entre Pont Major y Banyoles cuya concesión databa del 13 de enero de 1913 como concesión de tranvía a vapor de Gerona a Banyoles con ramal a Flassa, entrando en servicio el 15 de marzo de 1928. La apertura del ramal hasta Banyoles, en 1928, permitió a la compañía contar con 62,5 kms de líneas en explotación. Recordemos que los Ferrocarriles Económicos Españoles recibieron autorización para construir un muelle cubierto para mercancías en el puerto de Palamós (Gaceta de Madrid, 29.11.1928).

Respecto del puerto de Palamós, por la R.O. de 18 de junio de 1912, se concedió autorización a la compañía del ferrocarril de Flassa á Palamós, para establecer las vías de entrada en el muelle comercial, con las mismas condiciones que la línea principal ( Los Transportes Férreos, 01.07.1912)

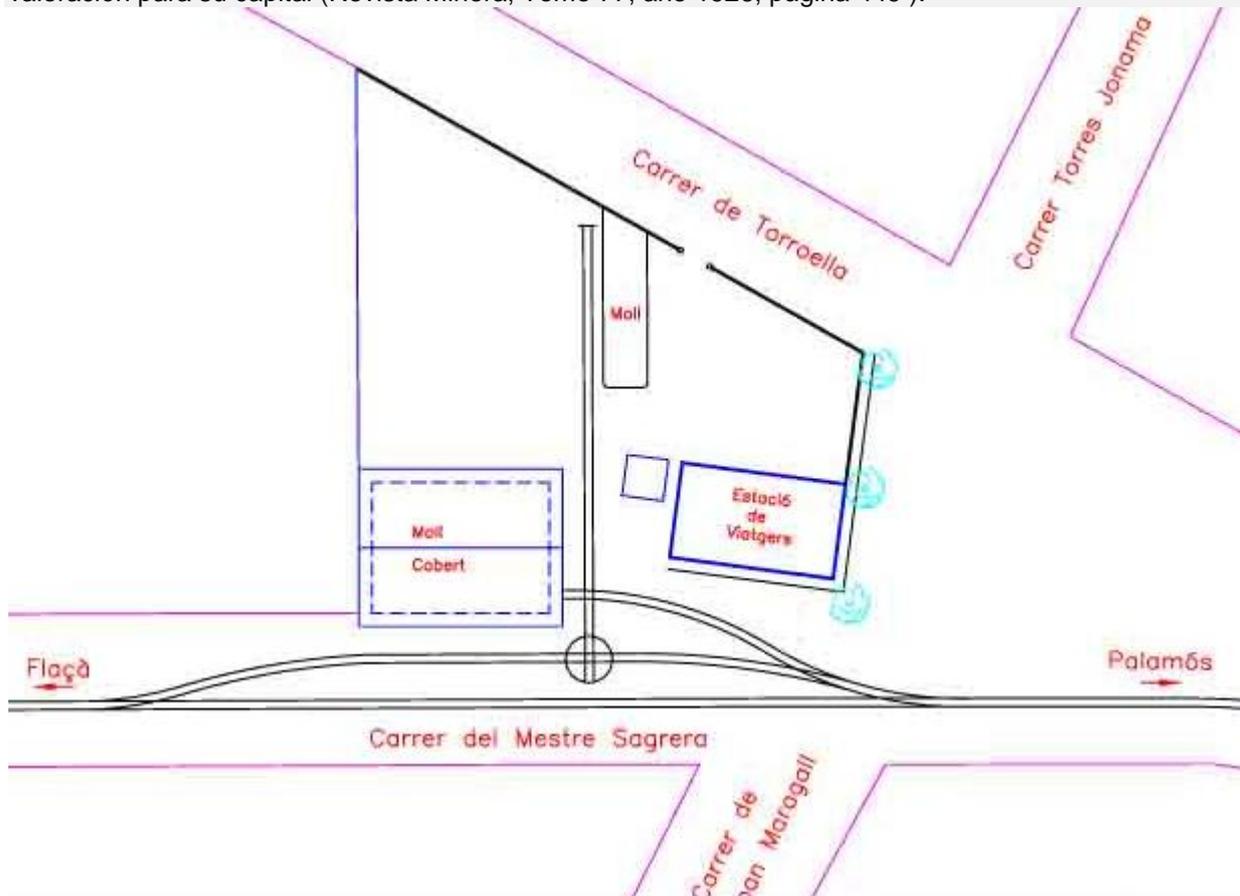
La entrada en servicio de los distintos tramos se llevó a cabo en las siguientes fechas:

Kms	tramo	Fecha de entrada en servicio
33	Flaçá a Palamós	23 marzo 1887
16	Girona á Flaçá	7 junio 1921
14	Pont Major á Banyoles	15 marzo 1928



Esquema de la línea, Informe EFE 1942

La Sociedad de Ferrocarriles Económicos Españoles, se acogió a los beneficios del nuevo Régimen Ferroviario del Estado decretado el 12 de julio de 1924, aceptando el valor de establecimiento de 3.1179.892,27 pesetas y de igual valoración para su capital (Revista Minera, Tomo 77, año 1926, página 449).



Estacion de Palafrugell (Blog Palatio Frugelli)

En 1929, con cargo a la Caja Ferroviaria del Estado, y autorizada por el Comité Ejecutivo del Consejo Superior de Ferrocarriles, fue autorizada a realizar inversiones en material fijo y móvil por valor de 1.779.660 pesetas, de las que en 31 de diciembre de aquel año se llevaban devengadas 235.620 pesetas.



Estacion de Palafrugell c.1905 .  
 Archivo C. Salmeron

La presidencia del directorio militar, en la R.O. de 22 de julio de 1925 (Gaceta de Madrid, 23.07.1925) , solicitó acogiéndose a los preceptos de la ley de 4 de julio de 1924, ser considerada empresa de transportes de servicio regular y mecánico, desde Gerona a Palamós. Y aunque desde hacia más de cuarenta años venia prestando con 14 trenes regulares diarios el servicio entre Gerona y Palamós, atendiendo servicios del Estado , como el de Correos. La Administración reconoció la inclusión de la Compañía de los Ferrocarriles Económicos Españoles S.A. verificando las condiciones de empresa de transportes mecánicos



Bendición del tren inaugural, 24 julio 1942,  
 Foto , informe de Alejandro Mendizábal Peña  
 año 1942, Fondo Javier Suso San Miguel

En 1932 la línea pasó a ser explotada por la “Cooperativa Obrera del Tranvía del Bajo Ampurdan” creada en julio de 1936, tras un paréntesis de suspensión de servicios durante dos años, en tiempos de la guerra civil española se reanudó el servicio en 1941 al ser incautada por el Estado según la O.M. de 30 de abril de 1941, pasando a cargo el 24 de junio de 1942, de la “Explotación de Ferrocarriles por el Estado”, la cual lo mantuvo hasta el 1 de marzo de 1956 en que se suspendió definitivamente el servicio.

Sección de Flassá a Palamós		Sección de Gerona a Flassá	
PKm	Estación	Pkm	Estación
0	Flassá (B)	0	Gerona P. de Francia
5	La Pera –Púbol-Rupiá (apeadero)	3	Pont Mayor
9	Corsá	5	Camprudá (apeadero)
12	La Bisbal	8	Celrá (apeadero)
14	Volpellach (apartadero)	12	Bordils (apeadero)
17	San Clemente de Peralta (apartadero)	15	San Juan de Mollet (apeadero)
21	Torrent	16	Flassá
23	Llofriu (apeadero)		
25	Palafrugell (A)	<b>Sección de Gerona á Bañolas de 16 Km</b>	
27	Mont-rás (apeadero)	0	Gerona
30	Vall-llobrega (apeadero)	16	Bañolas
33	San Joan de Palamós (apeadero)		
34	Palamós (terminal puerto)		



tren inaugural y autoridades, 24 junio de 1942 en Palamós, Foto , informe de Alejandro Mendizábal Peña año 1942, Fondo Javier Suso San Miguel

(A) Entre la estación de Palafrugell y la factoría corchera de Armstrog Cork y Cia, se estableció un ramal industrial. Esta misma empresa también dispuso de un ramal industrial en Sevilla en las instalaciones de MZA, ubicado en la Avda de Miraflores, concretamente el ramal de Santa Justa a San Jerónimo inaugurado en 1861.

(B) Combinación de transportes por el empalme de Flassá. Desde el día 15 de 1922, quedó restablecida combinación de los transportes, por el empalme de Flassá, entre la Compañía de M. Z. A. y el ferrocarril económico de Flassa a Palamós y a Gerona. En consecuencia, desde dicha fecha se admitirían expediciones directas de grande y pequeña velocidad en cualquiera estación con destino a las del mencionado ferrocarril (GCH, 20.11.1922)

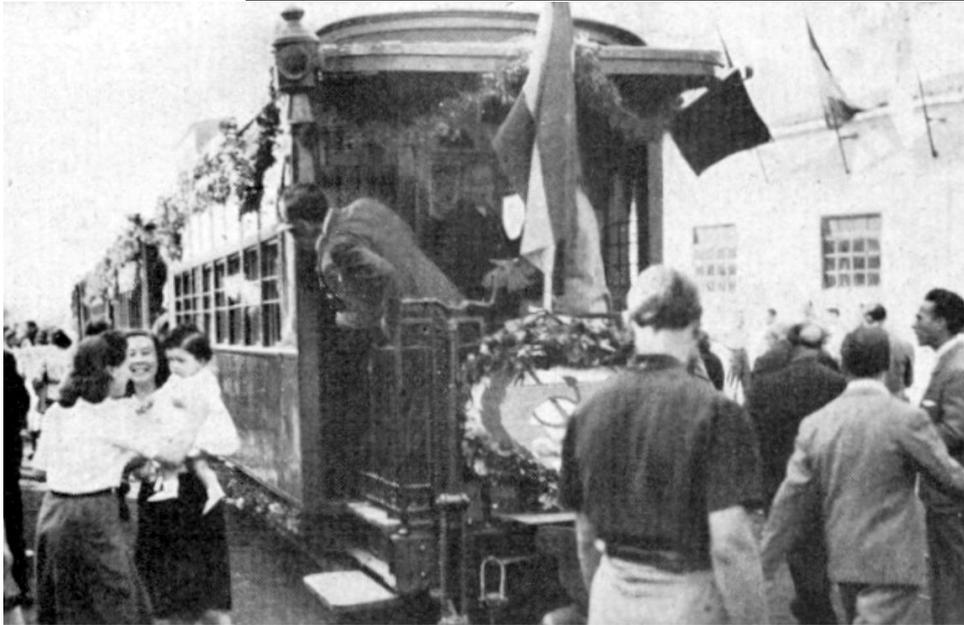


Locomotora PALAFRUGUELL, nº 10 del PGB , Viquipedia

#### Material Móvil: Locomotoras:

Nº	Nombre	rodaje	fabricante	año	Nº fca	referencia
1	"Torrent"	0-3-0-T	Carels Hnos	1886	269 ?	(3)
2		0-3-0-T	Carels Hnos	1886	270 ?	(4)
3	"Flassa"	0-3-0-T	Carels Hnos	1886	271 ?	(3)
4		0-3-0-T	Krauss	1886	1746	(1)
5		0-3-0-T	Krauss	1886	1747	(2)
6		0-3-0-T	Krauss	1886	1748	(2)
7	"Palamós"	0-3-0-T	Hohenzollern	1907	2315	(5)
8	"La Bisbal"	0-3-0-T	Hohenzollern	1907	2316	(5)
9	"Puente Mayor"	0-3-0-T	Franco Belga	1912	2021	(6)
10	"Palafrugell"	0-3-0-T	Franco Belga	1912	2022	
11	"Andrea"	0-2-1-T	Orenstein & Koppel	1910	4131	(7)
12	"Bañosles"	0-2-0-T	Orenstein & Koppel	1910	4132	(8)(9)
13	"Celrá"	0-2-0-T	Orenstein & Koppel	1910	4133	(8)
14	"Cornellá"	0-2-0-T	Orenstein & Koppel	1910	4134	(8)(9)
15	"Mercedes"	0-2-0-T	Orenstein & Koppel	1910	4135	(8)(9)
16	"Gerona"	0-2-0-T	Orenstein & Koppel	1910	4171	(8)
17		0-4-0-T	Jung	1929	3504	(6)
18		0-3-0-T	Euskalduna	1929	163	(10)
19		0-3-0-T	Euskalduna	1929	164	(11)

11		0-4-1-T	Krauss	1925	8345	(12)(14)
12		0-4-1-T	Krauss	1925	8346	(12)(14)
7		0-3-1-T	Krauss	1890	2392	(13)
20	Tractor diesel	0-3-0	Metalurgica San Martin	1935		(9)



Recuperación de la línea Palamós preparando la salida del tren inaugural. Foto , informe de Alejandro Mendizábal Peña año 1942, Fondo Javier Suso San Miguel



Autoridades en el tren inaugural en Palamós 24.06.1942, Foto , informe de Alejandro Mendizábal Peña año 1942, Fondo Javier Suso San Miguel

#### Referencias:

(1) Desguazada en 1929
(2) Posiblemente vendidas en 1929 a la Cia Española de Minas del Riff
(3) Desguazada en 1932
(4) Transferida en 1920 a la Compañía Española de Minas del Rif
(5) Transferidas al Tranvía a Vapor de Onda al Grao de Castellón de la Plana , en 1960
(6) Desguazada en 1961
(7) Ex- A.V. de Castele, Bélgica 1924 – Transformada por Fundiciones Alberch, en una 0-2-0-T en 1944
(8) Ex- A.V. de Castele, Bélgica 1924
(9) Ex Palmamos Gerona Bañolas , Transferido al Ferrocarril de Valdepeñas á Puertollano en 1956, en 1964 al San Feliu de Guixols á Gerona. Enviada en 1974 a Sant Sadurní d'Anoia y preservada en 1987 en Palamós.
(10) Transferida en 1957 al Tranvía a Vapor de Onda al Grao de Castellón de la Plana
(11) Transferida en 1956 al Tranvía a Vapor de Onda al Grao de Castellón de la Plana
(12) Procedentes del Ferrocarril de San Feliu de Guixols s Gerona en 1937 y devueltas en 1939
(13) Procedentes del Tranvía a Vapor de Onda al Grao de Castellón de la Plana en 1945 y vuelta a su línea de origen en 1956, volvió a la línea y se conserva en Gerona en el GE i EG
(14) vendidas a la Fábrica de Mieres en 1945

Deposito de Palamós 25 de mayo de 1953, Foto Trevor Rowe



#### Automotores :

<b>Automotores</b>
3 Automotores Krupp , construidos en 1928
4 Unidades Tractoras – Serie M-1 al M-4 , realizados en los Talleres del Palamós-Gerona -Banyoles en 1931

#### Coches y Vagones

En el inventario llevado a cabo en 1900, referido al Flassá á Palamós, se detalla el siguiente material móvil:

unidades	tipo de vehiculo
6	locomotoras
4	coches de 1ª clase
11	coches de 2ª clase
3	coches mixtos
18	vagones cerrados
24	vagones abiertos, trucks y plataformas

**(Anuario de los Ferrocarriles Españoles, año 1901, páginas 148 y 149)**

en otros inventarios se detallan los siguientes vehículos:

<b>Coches de viajeros :</b>
1 Break, 4 coches de 1ra clase , 20 coches de 2ª clase ,29 coches de 3ª clase , 2 coches mixtos, 10 furgones
<b>Vagones de mercancías :</b>
21 vagones cerrados , 92 vagones abiertos

Acogido a la R.O. de 25 de junio de 1927, con la aprobación del Consejo Superior de Ferrocarriles, la Sociedad de Ferrocarriles Económicos Españoles convocó concurso para la adquisición de 16 vagones del ancho 750 mm para su línea de Flassá a Palamós, de los que 10 serían plataformas a bogies y los 6 restantes, volquetes para el transporte de piedra.

#### Productos de explotación:

año	viajeros	mercancías Tm	Ingresos Pts	Gastos Pts	Coef. Explot. %
1892 (n)			128.723,28	110.553,68	85,93
1893 (o)			137.990,54	122.307,29	89,05
1894 (a)			138.240,54		
1895 (p)			140.379,58	129.574,90	92,14
1896 (b)(g)			156.299,04	153.880,92	98,07
1897 (b)(g)			161.815,64	154.516,01	95,65
1898 (b)			165.586,31		
1902 (q)			182.955,81		
1907 (f)			197.158,15	136.645,56	64,69
1908 (e)			173.150		
1909 (d)(1)			185.913		
1910 (r)			211.317,71	149.532,92	76,61
1911 (d)(m)			235.817	170.654	72,34
1912 (m)(s)	123.210	22.425	242.444	157.436	68,87

1913 (m)			249.912	165.835	65,06
1914 (m)			231.272	186.583	80,51
1915 (m)			231.378	199.472	86,14
1916 (m)			272.301	341.038	125,36
1917 (m)			299.721	268.404	88,29
1918 (m)			315.560	291.948	92,38
1919 (m)			300.470	487.583	162,33
1923 (c)			758.212	612.808	80,82
1932			584.918	690.048	118,15
1942			619.000	1.582.000	256,60
1946			1.540.183	3.061.180	189,70
1947			1.307.586	2.935.547	224,56
1948			1.508.934	3.012.423	199,72
1949			1.380.210	3.738.707	270,86
1950			1.672.000	3.889.000	232,60

- (a) Datos de la Revista Ilustrada de Vías Férreas 10.07.1895, únicamente de Flassá a Palamós (34 Kms en explotación)
- (b) datos de la Revista Ilustrada de Vías Férreas, únicamente Flassá a Palamós (34 kms en explotación), Anuario de los Ferrocarriles Españoles, año 1899, página 155
- (c) datos consignados en la memoria de 1927 del Consejo General de Ferrocarriles
- (d) datos de la Gaceta de los Caminos de Hierro, 01.04.1912
- (e) datos de la Gaceta de los Caminos de Hierro, 08.06.1909 y 01.02.1910 ( el cambio pesetas/francos se calculó al 110 %)
- (f) Gaceta de los Caminos de Hierro, 01.05.1908
- (g) RIBIFS, 10.01.1899, pág 7 y Anuario de los FFCC Españoles , año 1898, página 165.
- (m) Alberto Martínez López, Los belgas y los ferrocarriles de vía estrecha en España
- (n) Anuario de los Ferrocarriles Españoles, año 1894, pág 117
- (o) Anuario de los Ferrocarriles Españoles , año 1895
- (p) Anuario de los Ferrocarriles Españoles , año 1897, pág 176
- (q) Anuario de los Ferrocarriles Españoles, año 1905, página 136 , en explotación 34 kms de Flassa a Palamós
- (r) Anuario de los Ferrocarriles Españoles , año 1911, págs 121 y 213
- (s) Anuario de los Ferrocarriles Españoles , año 1913, página 218, únicamente de Flassa a Palamós
- (1) En la revista Los Transportes Férreos 08.02.1910 , se detallan ingresos por 183.208 Pts, entre Flassá y Palamós

### Ferrocarriles de Vía Ancha, de Vía Estrecha, Cremalleras, Funiculares y Ferrocarriles Industriales

#### Datos en:

**Carmen Barcelona**

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

Narrador visual ·

**02-03-2020**

molt bona tarda

Dipòsit de Palamós 25 de maig de 1953, Foto Trevor Rowe.

([www.spanishrailway.com](http://www.spanishrailway.com))

Josep Maria Lacoma Buxó, com president del Consell d'Administració de la "*Compañía de Ferrocarriles Económicos Españoles*", societat constituïda a Barcelona el 15 de desembre de 1922, per Josep Maria Lacoma Buxó i

Josep Lluís Pascual de Zulueta, va sol·licitar a l'Administració que s'aprovés la transferència del tramvia a vapor de Flaçà a Palamós, que la companyia dels "*Ferrocarriles Económicos de Cataluña*" va fer a favor seu, concessió que va aportar a la "*Sociedad de Ferrocarriles Económicos Españoles*". L'Administració ho va aprovar per la R.O. de 6 d'abril de 1923 (*Gaceta de Madrid*, 13/04/1923), i va cesr com administrador el de l'anterior companyia propietària, Antoni Bastenir Denabre.



<https://www.facebook.com/photo.php?fbid=277910536544171&set=g.548998545470868&type=1&theater&ifg=1>

*Ferrocarriles Económicos Españoles*, domiciliada a Barcelona, va explotar el ferrocarril fins l'arribada de **la República**, moment en el que va passar a ser-ho altra vegada per la "*Compañía de los Ferrocarriles Económicos Españoles S.A.*" que seria la que se'n carregaria de la construcció del ramal de 14 kilòmetres entre Pont Major i Banyoles, la concessió del qual era de 13 de gener de 1913, i va entrar en servei el 15 de març de 1928. El ramal fins a Banyoles, el 1928, va permetre a la companyia disposar de 62,5 kms de línies en explotació. Els *Ferrocarriles Económicos Españoles* varen ser autoritzats per construir un moll cobert per a mercaderies al port de Palamós (*Gaceta de Madrid*, 29/11/1928).

El Tren Palamos-Girona-Banyolas

Datos obtenidos de:

### Els Transports a Girona

Història dels Tartaners i Ordinaris de la Província de Girona.  
Tercera Part de la trilogia sobre la Carrosseria i el Transport.

ISBN: 84-8067-040-1

Dpósito Legal: GI-1794/94

Impresión: Alzamora / Olot

Página 379:

#### EL MATERIAL AUTOMOBILÍSTIC DE LA COOPERATIVA

Josep Clara, en el seu treball "El tren de Palamós i la Cooperativa Obrera del Baix Empordà" fa un recull del material mòbil, que, per als serveis de carretera, va adquirir la Cooperativa.<sup>(3)</sup>

- Nº 1 Chevrolet, B-50132, comprat a Vert per 10.000 ptes.
- 2 Delahaie, B-48724, del Garatge Internacional de Barcelona.
- 3 Chevrolet, B-63377, de Manuel Cortés, per 23.000 ptes.  
(Intervingué en Vert).
- 4 Chevrolet, B-66192, del mateix, per 33.000 ptes.  
(Intervingué en Vert).
- 5 Ford, B-61105, Julià, de Barcelona, per 15.000 ptes.
- 6 Studebaker, GE-4408, a Forné, de Girona, per 13.000 ptes.
- 7 Cottin-Degouttes, T-4074, de Nicolás Martín, per 13.000 ptes.  
(Intervingué en Vert).
- 8 Studebaker, B-66024, que va costar 30.000 ptes.
- 9 Chevrolet, B-62967, de Baulenas, de Granollers,  
pel preu de 20.000 ptes.

Turisme descatopable Buick, matrícula B-18674.

josep vert planas



## ELS TRANSPORTS A GIRONA



HISTÒRIA DELS  
TARTANERS I  
ORDINARIS  
DE LA  
PROVÍNCIA



Xarxa de biblioteques  
Diputació de Barcelona  
1276253022



Lineas

Empresa:  
**Extinguida**

**Ferrocarril Palamós-Flaçà-Girona-Banyoles**  
El Tramvia del Baix Ampurdà - El Tren Petit - El Tren Pinxo de Banyoles

Ubicación:

**Palamós**  
Girona



Estaciones del recorrido:

**Palamós**  
Sant Joan de Palamós  
Vall-Llobrega  
Mont-Ras  
Palafrugell  
Llofriu  
Torrent  
La Barraca  
Sant Climent de Peralta  
Vulpellac  
La Bisbal  
Corçà  
Cassà de Pelràs  
La Pera, Púbol i Rupia  
**Flaçà**  
Sant Joan de Mollet  
Bordils  
Celrà  
Campdorà  
Pont Major  
**Girona**  
Pont Major  
Sarrià de Ter  
Riudellots de la Creu  
Palol de Revardit  
Cornella de Terri  
Mata  
**Banyoles**

**Datos de Concesiones hasta 1968 (de José Ant<sup>o</sup> Tartajo):**

**Adjudicación:**

Línea	Prov	km	Titular	tipo	Fecha	Exped.	Vehículos	Observaciones
Caldas de Malavella y Figueras > H Llagostera a Tossá de Mar > H Santa Cristina de Aro a Playa de Aro > H cruce Torre Valentina a Torre Valentina > H cruce Calonge a La Bisbal > H Palafrugell a cruce Calella por Calella y Llafranch > H Palafrugell a Tamaríu > H Palafrugell a Gerona > H Regencos a Bagur > H empalme Vulpellach a Vulpellach > H Canapost a Parlaba > H km 19 a Sierra de Daro > H Belcaire a Cruce Albons > H Vilademat a La Pera (estación) > H Parlaba a cruce Corsá > H Vilademat a Torroella de Fluviá > H Vila Colum a San Pedro Pescador	GE	98,4 19,4 5,9 2 18,8 6 7,1 40,2 3,7 9,5 9,3 4,5 4,5 16,6 4,7 9,9 4,2	<b>Ribot Font y Artigas S.A. (SARFA)</b>  Primera parte	def. conv.	03-08-1959	4210/1457	27 autobuses: 1 de 18 v. 1 de 21 v. 3 de 22 v. 1 de 23 v. 2 de 26 v. 6 de 27 v. 3 de 29 v. 3 de 30 v. 2 de 31 v. 1 de 35 v. 4 de 37 v.	-
Número de los Itinerarios (y Expediciones) 1 San Feliú de Gixols a Gerona E San Feliú de Guixols a Gerona E Palafrugell a Gerona E Palafrugell a Flaçà E La Bisbal a Flaçà E La Bisbal a Gerona E Palafrugell a Flaçà 2 Palafrugell a Caldas de Malavella 3 Palafrugell a Figueras E Palafrugell a Figueras por San Pedro Pescador E Palafrugell a Figueras por Abresec Palafrugell a La Escala Palafrugell a Torroella de Montgrí Torroella de Montgrí a San Pedro Pescador La Escala a Figueras por San Pedro Pescador La Escala a Figueras por Abresec 4 La Escala a Flaçà por Vilademat 5 Bagur a Gerona 6 Palafrugell y Bagur por Regencos	GE	-	<b>Ribot Font y Artigas S.A. (SARFA)</b>  Segunda parte	def. conv.	03-08-1959	4210/1457	27 autobuses: 1 de 18 v. 1 de 21 v. 3 de 22 v. 1 de 23 v. 2 de 26 v. 6 de 27 v. 3 de 29 v. 3 de 30 v. 2 de 31 v. 1 de 35 v. 4 de 37 v.	-
7 La Escala a Flaçà y Gerona por Torroella de Montgrí 8 Calonge al cruce y Torre Valentina 9 Tossá de Mar a Llagostera 10 San Pedro Pescador a Gerona 11 Palafrugell a Calella de Llafranch 12 Palafrugell a Figueras por La Bisbal y Verges 13 San Pedro Pescador a Figueras por Vilamacolum por Torroella de Fluviá 14 San Feliú de Guixols a La Bisbal por Calonge San Feliú de Guixols a La Bisbal Calonge a La Bisbal 15 La Escala a Gerona por Belcaire y Albons 16 Palafrugell a Tamaríu 17 Palafrugell a La Bisbal por Regencos y País Palafrugell a La Bisbal Peratallada y La Bisbal 18 San Pedro Pescador a La Bisbal 19 La Escala a La Bisbal	GE	-	<b>Ribot Font y Artigas S.A. (SARFA)</b>  Tercera parte	def. conv.	03-08-1959	4210/1457	27 autobuses: 1 de 18 v. 1 de 21 v. 3 de 22 v. 1 de 23 v. 2 de 26 v. 6 de 27 v. 3 de 29 v. 3 de 30 v. 2 de 31 v. 1 de 35 v. 4 de 37 v.	-