HISTORIA DEL FERROCARRIL

Este pequeño carrilet fue el primer ferrocarril español con una anchura de vía de 75 centímetros. Tras muchas discusiones sobre su ancho y su trazado definitivo, el empeño de los vecinos de Sant Feliu logró que, en 1892, se iniciara el servicio de este carrilet, conocido cariñosamente en la zona como el "Feliuet". Su modesta existencia tuvo momentos de gran auge, especialmente en la posguerra, cuando, dada la falta de transportes por carretera, experimentó sus mejores cifras de viajeros y mercancías. Entre las cargas del ferrocarril hay que citar especialmente el tráfico de planchas de corcho y tapones, que en las fábricas de Cassà y Llagostera tenían unos importantes centros de transformación

Como en tantas ocasiones, la pérdida de tráfico hizo que la compañía ferroviaria se viera en la obligación de ceder su concesión al Estado en 1963. A pesar de los empeños de los gestores de esta línea, que apostaron fuerte por su desarrollo y por su conexión con el carrilet de Olot, con un ensanche al ancho métrico de ese ferrocarril y una gran modernización del material móvil, en 1969 fue definitivamente cerrado este entrañable carrilet.

"El Feliuet" era el nombre cariñoso con el que los paisanos de estas tierras bautizaron a "su" tren. Tan pequeño carrilet estaba muy ligado a la historia de la comarca y su recuerdo evoca curiosas anécdotas, que evocan las penalidades de la explotación durante la posguerra, de aquellos viajes en que los vecinos de Girona bajaban a tomar las aguas de la Font Picant o a bañarse en la playa de Sant Pol; de las precauciones de los maquinistas para que, en los secos veranos, no

prendieran fuego con las chispas de las locomotoras a los densos bosques que se extendían entre Llagostera y Font Picant. Su último día de circulación, fecha contra la que lucharon todos los trabajadores del ferrocarril, fue una jornada luctuosa para la comarca, que se volcó en pleno en los andenes a despedir al último tren.

DESCRIPCIÓN

El recorrido sobre el antiguo trazado del carrilet de Sant Feliu tiene su inicio en el corazón de la capital provincial, Girona, en la calle **Emili Grahit,** junto a la rotonda de los Países Catalns.. Desde este punto, el itinerario abandona la ciudad junto a las aguas del Onyar.

En 1,5 Kms. se llega al **Barrio de la Creueta,** donde el ferrocarril también dio servicio a una fábrica de harinas. Desde aquí la Ruta del carriles II sigue un recto terraplén que atraviesa una hermosa vega a orillas del Onyar, río al que se llega tras el esquive que la Ruta hace de la autovía de ronda de Girona. En este punto, la ruta ha propiciado la recuperación del antiguo puente ferroviario, desmantelado tras la clausura del ferrocarril y suplido por una nueva pasarela ahora para caminantes y ciclistas.

Al otro lado del Onyar, una larga y despejada recta, de 1,5 Kms., cruza limpiamente un entorno de tierras de labor, donde destacan algunos bellos ejemplares de pinos piñoneros a la vera de la vía. El primer pueblo del recorrido es **Quart.**

LA RUTA DEL CARRILET II
(Girona – Sant Feliu de Guixols)

La ruta se interna en su interior dando sustento y nombre a una de las calles, el **Carrer del Tren.** La **Estación de Quart** es la primera muestra del primoroso estado en que se conservan la mayoría de las estaciones de este carrilet. Esta acoge hoy una sala de exposiciones municipal. Muy cerca de la estación se localiza un **Centro BTT,** punto de referencia y de apoyo para los que disfrutan de la naturaleza en bicicleta de montaña.

El tramo urbano por Quart continua unos 500m hasta llegar a un cruce de carreteras. Éste cruza bajo el asfalto y, ajustándose a sus márgenes, recupera la original traza ferroviaria unos 500m más adelante. Tras curzar la Riera Cort se alcanza el **Apeadero de Llambilles** (Km. 8), otra muestra de perfecta conservación de los viejos inmuebles ferroviarios. Aquí se podrá encontrar una fuente de agua potable.

La ruta prosigue su recto trazado bajo un agradable bosquete. Tras pasar la zona de Can Torrent, la traza desarrolla un gran arco, en el cual se encontraba el desaparecido apeadero de Llebrers (km 10). Finalmente se alcanza el polígono industrial de Cassà, que se cruza por un carril bici en color verde, sobre la acera, que da acceso al centro de la población. Allí se encuentra la **Estación de Cassà** (km 14) que, como en los otros casos,

asombra por su impecable estado de conservación. Algunas traviesas ferroviarias definen los caminos del parque, que también dispone de urinarios y fuentes.

La agradable travesía por **Cassà de la Selva** prosigue sobre el trazado del ferrocarril, convertido en una calle que desemboca, finalmente, en un terraplén de inequívoco sabor ferroviario. Este desmonte, protegido a ambos lado por un tapial de cañizos, lleva hasta un pequeño alto. El siguiente tramo, de unos 900 m, cruza limpiamente una llanura agrícola, tan solo alterada por alguna vaguada superada por nuevas pasarelas, como la que cruza el arroyo Verneda. Al poco de cruzar este arroyo se encontraba el apeadero de Esclet, del cual no quedan apenas restos.

A 6 Kms. de Cassá y tras cruzar dos pasos a nivel, se llega a la **Estación de Llagostera** (Km. 21). Enmarcada en un parque urbano, su estado de conservación es perfecto. Una suave rampa que se inicia tras el parque lleva a la ruta al encuentro con la carretera.

Tras superar el polideportivo, a unos 700 m., la ruta se topa con la carretera C-253, vial de elevado tráfico que ocupó un tramo de casi tres kilómetros del original trazado ferroviario. A pesar de la molesta y poco tranquilizadora vecindad de los coches, se ha construido un **carril bici** a orillas de la carretera que permite avanzar sin problemas. Desde aquí se podrá gozar de las incomparables perspectivas del infinito bosque que tapiza las quebradas montañosas vecinas.

Junto a esta carretera se llega al nudo de carreteras con la C-250, punto que se cruza bajo uno de los ramales de la carretera, llegando finalmente junto a las ruinas de la antigua casilla del paso a nivel. Desde aquí la ruta se separa de la carretera, hacia la izquierda, iniciando el tramo que, con **final en el Apeadero de Font Picant es, sin duda el más bello del recorrido.** Serán cuatro kilómetros inmersos en una densa masa de bosque mediterráneo en el que predominan los alcornoques, bajo cuyas copas la vía se retuerce al paso por los arroyos

En medio de esta foresta, 9 Kms. más abajo de Llagostera, se llega al **Apeadero de Fon Picant - Bell Lloc** (Km. 29). Estos dos topónimos hacen perfecta justicia al lugar. El segundo en castellano se traduciría por "bello lugar". El primero hace referencia a la presencia en sus inmediaciones de un manantial de aguas de gran valor salutífero

Este paraje, que transmite serenidad y calma al viajero, encarrila la vía en semejante estado anímico hacia espacios más abiertos, de amplios prados orlados por la sombra de las anchas copas de los pinos piñoneros. En este tramo la traza se desarrolla sobre generosas rectas en las que los ciclistas y caminantes son dueños y señores. Unos contundentes cerramientos restringen el paso a los automóviles, dejando paso franco hacia la localidad de **Santa Cristina d'Aro,** la primera villa de la comarca litoral del Baix Empodà. Como en todas ocasiones anteriores, la **Estación de Santa Cristina** (Km. 32), se conserva en perfecto estado, recuperada hoy como casa de cultura. El tramo que lleva hasta Castell d'Aro también presentaba algunos problemas de continuidad que exigieron la construcción de un nuevo trazado, paralelo al asfalto pero bien segregado de los coches. Tras las últimas casas, una larga recta entre campos de

labor aproxima al viajero hacia la penúltima etapa: **Castell d'Aro.** El perfil del campanario y las almenas del castillo dan la pista de esta localidad, cuya pequeña estación, situada en el Km. 35, reserva una de las sorpresas más gratas del recorrido.

El recinto ferroviario hace 30 años que perdió sus vías de 75 cm de ancho pero, hace poco, unos carriles mucho más estrechos, de 5 pulgadas, han cogido el relevo. Sobre estas angostísimas vías circulan pequeños trenes, en los cuales incluso pueden montar personas, en un circuito que contornea la estación. En la antigua playa de vías se ha creado una lámina de agua que el liliputiense ferrocarril salva por un gracioso puente metálico, obra que imita al que el carrilet de Sant Feliu tuvo para cruzar la Riera Ridaura, no muy lejos de aquí. Tras la estación, la ruta, inscrita en un pasillo entre árboles, efectúa un cerrado giro hacia el sur para enfilar directamente a Sant Feliu.

Una moderna pasarela peatonal atirantada de hormigón vuela sobre el habitualmente magro cauce del Ridaura donde antaño estuviera el entramado metálico del puente del ferrocarril. Cruzada esta fastuosa obra de ingeniería (algo desproporcionada para la sencilla obra de la ruta), se pasa bajo la carretera de **Platja d'Aro** y se inicia la remontada hacia la ladera que cierra la **Val d'Aro** por su flanco sur. Esta subida se realiza lejos de las carreteras, gracias a un largo y recto terraplén que permite ir ganando cota suavemente.

LA RUTA DEL CARRILET II
(Girona – Sant Feliu de Guixols)

Tan solo 2 Kms. más adelante la vía se interna en **Sant Feliu de Guíxols.** En este mismo lugar de ingreso a la villa se encontraba el **Apeadero de S'Agaró** (Km. 37). Este punto es el más indicado para los que no puedan esperar y quieran bajar a gozar de las cálidas aguas del Mediterráneo, ya que desde allí las doradas arenas de la **Playa de Sant Pol** apenas distan 200m.

En este lugar, la ruta inicia un recorrido suburbano que lleva hasta la antigua estación, impecablemente conservada y convertida hoy en colegio. Incluso aún es posible ver, en el extremo final de la estación, el hueco del foso donde las pequeñas locomotoras del Feliuet daban la vuelta para iniciar el retorno hacia Girona.

Autor y fuente:

http://www.viasverdes.com/ViasVerdes

LA RUTA DEL CARRILET II
(Girona – Sant Feliu de Guixols)