

*Compañía del ferrocarril económico*  
de  
San Felim de Guixols à Gerona

---

*CONSTRUCCION*

---

PROYECTO DE EMPLAZAMIENTO PROVISIONAL

para la

*ESTACION DE GERONA*

---

Barcelona 5o Diciembre de 1893

# Memoria.

Próximamente a terminarse las obras del ferrocarril económico de San Feliu de Guixols a Gerona, y en curso de tramitación aún los expedientes de expropiación de algunas de las fincas que deben ocuparse para emplazamiento de la estación de Gerona; siendo largo el plazo en que, dentro de la ley, pueden sus propietarios entretener los referidos expedientes si quieren utilizar todos los medios de defensa que la misma pone a su alcance, y grandes los perjuicios que la Compañía sufriría si después del retraso que ya hoy

experimentan las obras por causas ajenas a su voluntad, debería esperar, una vez venidos todos los demás inconvenientes y terminada la línea, la conclusión de tales expedientes y de las obras de la estación para ponerla en explotación, ha acordado el Consejo de Administración de la Compañía acudir a la Superioridad para que autorice dicha explotación con estación provisional en Genova, hasta tanto que sea posible construir la definitiva.

No se ocultan a la Compañía los perjuicios que ha de irrogarle, no solo el gasto no previsto de dicha estación provisional, con sus anejos indispensables, sino también las mayores dificultades en todas las operaciones de explotación y la menor comodidad que al público puede ofrecer una instalación provisional con la que se solicita, pero pesados estos, y las ventajas de una inmediata explotación y habida en cuenta la verdadera impaciencia con que el país espera la inauguración de la línea, considera a todas

lucos convenientes la solución que tiene el honor de elevar a la sanción Superior.

Al objeto expresado se aprovecha, como del plano adjunto puede deducirse, el espacio irregular que ha podido ya adquirirse amigablemente, situado entre la fábrica de aserrar el camino de mercancías de la estación de Tarragona a Barcelona y Francia, la fábrica de D. José Cameras y la carretera de Madrid a la Sanguera, en el que se proyecta además de un ligero edificio para el servicio de viajeros, un inuelle de mercancías locales, un cobertizo para alojar 3 coches y una o dos locomotoras, y una torre para tanque.

En el plano adjunto ya expresado, indicamos con tinta oscura lo existente, de azul las líneas principales del proyecto aprobado de estación definitiva, y de carmin lo que se refiere a la estación provisional que se propone.

La existencia de la fábrica obliga a quebrar la primera alineación en el

N.º 340. desviándola por medio de una curva de 80 metros de radio hacia la carretera, desviación que continúa en recta de 50 metros de longitud, tomando por medio de otra curva de 80 metros de radio en sentido inverso de la anterior la dirección conveniente para penetrar en el terreno antes expresado sin rotar la fábrica de aserrar y destruyendo simplemente un tejado de escaso valor, anejo a la misma, para lo que no habrá dificultad de ningún género.

La vía de que venimos hablando, que debe considerarse como la general, sigue en alineación recta formando un ángulo de  $15^{\circ}$  con la dirección de la carretera, colocándose paralela a esta por medio de una curva de 80 metros y terminando en vía ciega y será la destinada al servicio de mercancías, por lo que, paralelo a ella, se proyecta el muelle.

De dicha vía parte en primer

termino el desvio de viajeros que se coloca paralelo a la carretera, y a 11'00 metros de su axista por medio de una curva de 200 metros de radio, terminando en una giratoria para locomotoras.

Esta se une tambien a un segundo desvio paralelo al de viajeros, que por su extremo opuesto empalmua con la via general y ha de servir de escape a la locomotora que llegue a la cabera de un tren.

De este segundo desvio nace otra cuarta via paralelo a las anteriores, que servira para deposito de wagones vacios y que se enlaza por medio de dos giratorias con la via general, destinada como ya se ha dicho, en su extremo, al servicio de mercancías; la linea de enlace de ambas, normal a las mismas, se prolonga en la longitud necesaria para que puedan situarse en ella dos wagones; en el extremo de la via de que venimos ocupandonos, otra giratoria la pone en

comunicación con una vía colocada bajo un sencillo tünplado, y con los desvíos de pasajeros y de escape por medio de la giratoria de locomotoras, permitiendo así el paso directo de un carruaje estacionado bajo el tünplado, al desvío de pasajeros y viceversa.

Otra vía colocada también bajo el mismo tünplado, paralelamente a la primera, mencionada, puede servir para el estacionamiento de dos locomotoras.

Para el servicio de trasbordos, proyectamos una vía de ancho normal, que partiendo de la giratoria de wagones que hay establecida en la estación de Euzaragona a Barcelona y Francia, se dirige en curva de 100 metros de radio hacia la estación proyectada, muriendo junto a la vía general; una giratoria colocada en esta a la distancia conveniente, permite destacar otra vía estrecha paralela a la normal, en la

que podría hacerse el trasbordo directo.

El muelle ha de servir, como en un principio hemos dicho, para el servicio de trasbordo y para el de mercancías locales, a' cual fin, dos de sus lados son respectivamente paralelos a la vía normal y a la estrecha, y el resto de su perímetro puede destinarse al atraque de carros.

Para el servicio de estos queda una extensa plaza con entrada por el antiguo camino que hoy utiliza la Compañía de Francia para sus muelles.

La torre para el tanque se proyecta en tal disposición, que pueda utilizarse el día que se construya la estación definitiva.

Para conservar el acceso a la fábrica de aserrar, se establece un camino paralelo a la empalizada de Taragona a Barcelona y Francia, el cual debe cruzar la vía de unión de



dicha Compañía con la de San Felice a Gerona, dando lugar a un paso a nivel sin importancia alguna, puesto que solo deben transitar por él wagones conducidos a manos. Otro paso a nivel, con distinto objeto, es decir; para servicio exclusivo de la fábrica de aserrar se establece en la vía general, fuera de agujas.

Para viajeros, se proyecta un edificio de carácter puramente provisional, formado por entramados de madera cerrados por doble tabique, relleno el espacio que entre ambos queda libre, con serén de corcho: las dimensiones del edificio son de 16'00 x 8'00 metros, muy suficiente para poder colocar en él un vestíbulo central de 8'00 x 8'00 metros, despacho para el Jefe, y de billetes a un lado de este, y sala de espera al opuesto, quedando aún dos habitaciones libres a la parte de la carretera, que se destinan una a almacén y otra a dormitorio para un empleado

soltero que quede guardando el edificio. Un andén de 60 metros de longitud por 3 de ancho, completa la instalación de viajeros.

La longitud del desvío destinado a este servicio es de 100 metros libres, longitud que no pueden nunca alcanzar treves del tipo de los que han de circular por la línea de San Felín a Gerona.

Al muelle de mercancías pueden atracar 4 wagners de la línea económica y 2 de la normal, pudiendo además estacionarse otros 3 de estos en el resto de la vía destinada al trasbordo directo.

<sup>o</sup> Tal es la instalación que proponemos como provisional, con la cual podrá seguramente hacerse el servicio de viajeros y de mercancías, sino con el desahogo que se encontraría en una estación definitiva, con la puntualidad y seguridad necesarias, al menos, interin

se vencen las dificultades de la expropiación  
y se construyen las instalaciones definitivas—  
Barcelona 30 de Diciembre de 1891.— El In-  
geniero de Caminos.— Carlos Cardenal.— El  
Serente.— Juan Casas.

Aprobado con premissas  
por Real orden de 23 de Marzo  
de 1892

El Ingeniero Jefe  
Felipe Jofre



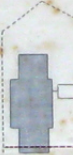
ESTACION DE GERONA.

Plaza

Mercaderes locales



Banco



Estacion de Saragosa



Estacion de Saragosa a Barcelona y Francia