

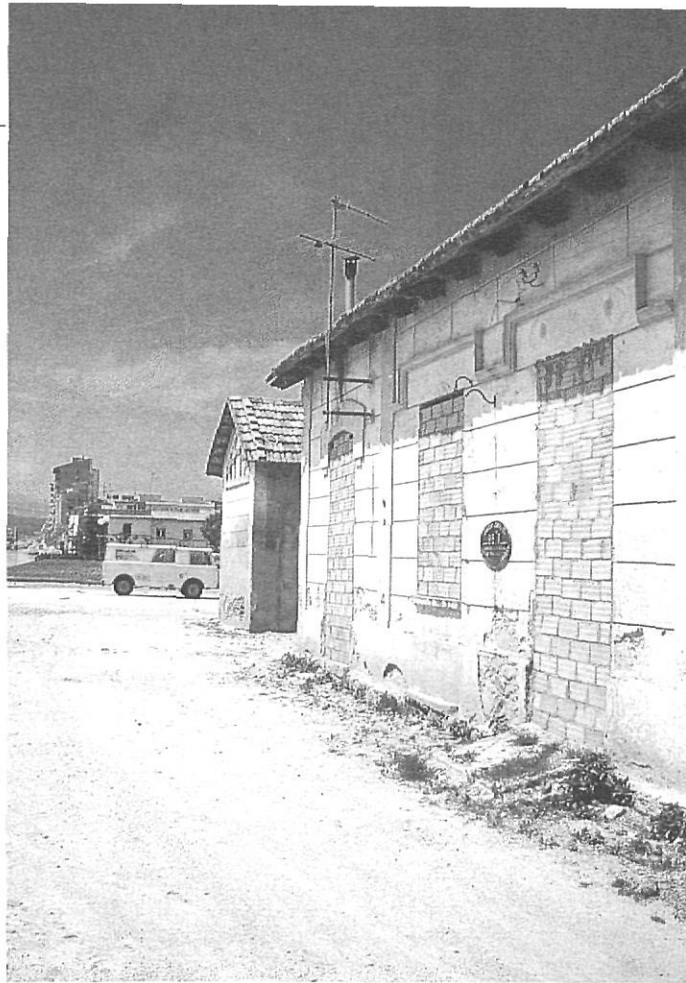


*L'antiga estació de Girona, ha viscut una etapa negra i sense quasi esperances de recuperació, ara s'han estudiat diferents alternatives i sembla que finalment se li donarà utilitat.*

El tren d'Olot, que pel volum de mercaderies, pel nombre de viatgers i pels materials es confirmà com el més important dels quatre que tenia Girona i el de més bon aprofitar, compleix el vintè aniversari de la seva desaparició física. Poques petges queden del carrilet, que podia haver estat rendible tan sols amb un xic de modernització. Resseguir avui el seu traçat és endinsar-se pels camins de l'abandó i de l'oblit.

## El traçat del tren d'Olot, vint anys després de la seva mort

CARME VINYOLES / PAU LANAÓ / MIQUEL TORNÉS



*L'antic baixador del Veïnat ha estat desallotjat fa pocs anys. Ara, la casa amb les portes tapiades obre el Passeig dels Països Catalans.*

«**E**ssent ministre d'Obres Públiques, Silva Muñoz, i per acord del consell de Ministres del 7 de març de 1969, la vida dels carrilets d'Olot i de Sant Feliu de Guíxols va quedar sentenciada. El quinze de juliol d'aquell any, a dos quarts de nou del vespre, l'automotor 2017 partí de Girona cap a Olot en el darrer acte de servei». Les paraules escrites per Josep Clara en el seu llibre *Trens i carrilets* són la crònica concisa d'una mort anunciada molt temps abans. Quan es compleixen vint anys de la desaparició física de l'últim carrilet de les comarques gironines, molta gent encara pregunta com es va deixar perdre un mitjà de comunicació, que en el moment de ser tancat era usat per més de 600.000 persones a l'any. Aquest, però, no és un article que té gust per la nostàlgia, ni tan sols per la reivindicació. El que hem intentat és fer un relat d'abandonament. Resseguir l'antic traçat de la via i descobrir que les promeses que acompanyaren aquell històric moment —arranjament de la carretera, potenciament de la xarxa d'autobusos, reutilització de les obres infraestructurals, estacions, túnels, trinxeres o ponts— continuen essent projectes perduts en

mans d'incerts futurs, i avui del petit tren tan sols en queden les empremtes fantasmagòriques d'edificis que cauen i les obres d'infraestructura perdudes per l'oblit i la desolació.

### Una empremta física

Dels quatre carrilets que sortien de Girona, el de Sant Feliu i el d'Olot són els que han deixat una empremta física més notable. El tren de Banyoles era un tramvia que seguia aproximadament el traçat i les rasants de la carretera. El tren de Palamós, del qual inicialment es construï el Flaçà-Palamós, ja que a Flaçà connectava amb el Barcelona-La Frontera, tenia un caràcter semblant i utilitzava ponts, *esmunts*, i terraplens que ja eren construïts.

Per contra, els trens d'Olot i Sant Feliu havien de salvar uns territoris molt més accidentats. El carrilet que anava a la costa estava handicapat per tres grans esculls: a la sortida de Girona, el marge esquerre de l'Onyar, al Penedès, el naixement del riu Ridaura, i l'entrada a Sant Feliu des de la platja de Sant Pol.

El tren d'Olot encara feia un recor-

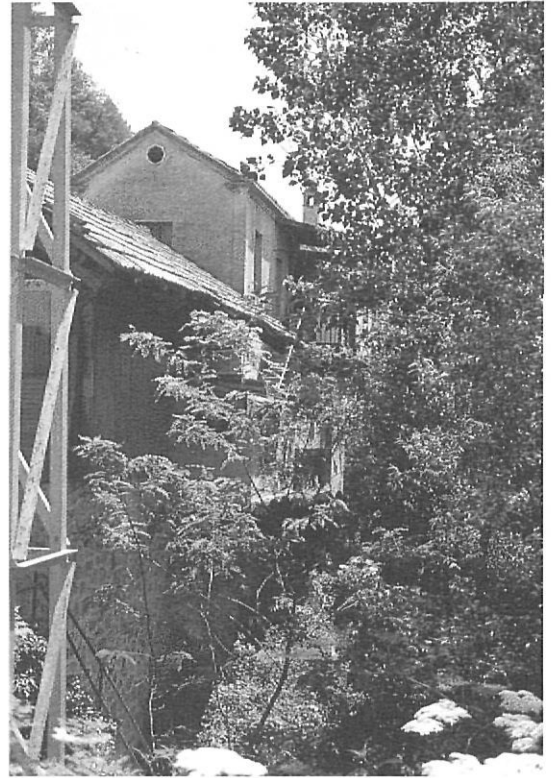
regut més difícil i complicat a causa de l'orografia canviant i accidentada. Havia de salvar un coll molt alt, remuntar a banda i banda dues difícils valls muntanyenques. Si fins a Anglès ressegueix el curs del Ter i les pendents són suaus i poc complicades, ja des del Pasteral, el traçat malda per aconseguir millors condicions de pendents i radis de curvatura. Potser per això, el de l'antic carrilet és un dels més ben estructurats. En el seu moment, una via ràpida d'accés a la capital garrotxina configura encara avui, en termes generals, un traçat més uniforme, més curt i amb més obres de fàbrica que el de la carretera.

En haver de superar desnivells importants, els responsables de la línia triaren un ample de via més gran que el dels seus germans; efectuaren un treball d'esplanació més important, construïren més ponts, túnels i viaductes, amb la qual cosa ha quedat una empremta física que, vint anys després de la seva desaparició és perfectament recognoscible.

Si el naixement i la construcció total de la línia Olot-Girona va ser una obra lenta, lliurada per capítols i molt polèmica en determinats moments, la seva desaparició fou sobtada, radical.



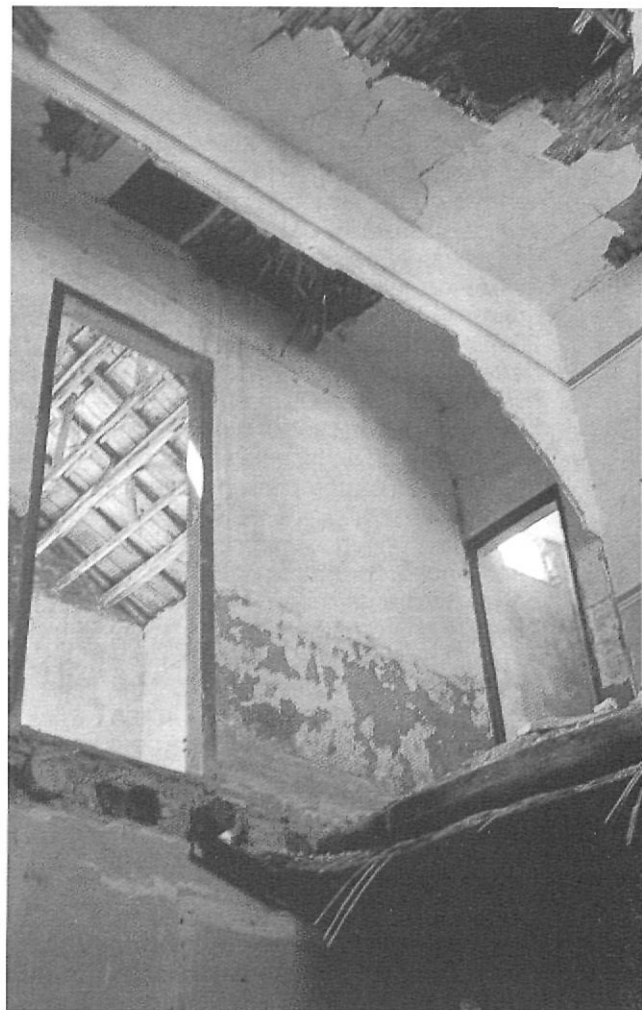
*L'antic Pas del Gegant on la via passa entre una paret picada a la pedra i el Ter avui és un camí intransitable on res no recorda l'anècdota del gran accident de l'any 1946.*



*Bonmati ha vist com l'edifici del ferrocarril penjat sobre el Ter es transformava en magatzem.*



*L'estació de Bescanó, juntament amb la d'Anglès i la de Sant Feliu de Pallerols, presenta un estat de conservació deficient.*



*L'estació d'Anglès presenta tots els sostres ensorrats i un procés de destrucció molt important.*



L'antic pont sobre la riera d'Osor, s'ha transformat en suport per a la canalització d'aigua.

Tot i que a la Cellera van tirar l'estació a terra, el municipi va recuperar la del Pasteral, la qual va ser transformada en escola d'Art.



## La ruta del carrilet

El traçat de 54,8 km, que naixia a Girona a una altura de 75,2 metres sobre el nivell del mar, pujava fins als 558 metres a la collada d'en Bas, travessada per un túnel, considerat en el seu temps una de les grans obres d'enginyeria, i arribava a Olot a 440 metres, és una ruta oblidada però plena de rastres.

L'antiga estació de Girona, un edifici funcional, terminal de línia, en el seu moment d'esplendor concebut per enquirir-hi les dependències i els serveis necessaris per atendre la considerable demanda, és avui un casallot rònec i tancat. Abandonat de la mà de déu i dels homes, la construcció no ha pogut suportar el temps. Tot i que fins a l'any 83, Joan Guixeres, antic encarregat de FEVE en les vies d'Olot a Girona i Girona-Sant Feliu, encara hi mantenien obert un despatx i, posteriorment han estat moltes les institucions— des de les esportives com el GEIEG, fins a privades— que s'han interessat per la reutilització, és una pura ruïna. La pintada dels membres del col·lectiu *squatter*, «ocupació», que retalla la façana que s'obria

a les andanes convertides en un petit bosc de matolls i acàcies, sembla per ara l'única esperança de salvar l'edifici de la caiguda total.

Perquè, a Girona, el tren d'Olot ha deixat poca petja.

L'antic traçat rectilini, quasi paral·lel a la carretera d'Anglès, que s'acostava als nuclis de població de Santa Eugènia, Sant Narcís, el veïnat i Salt, s'ha transformat en via urbana que serveix per descongestionar la nacional i donar una més gran flexibilitat a la circulació entre la capital i la Selva interior.

A Salt, la vinguda del ferrocarril va suposar per a la població un fet urbànic d'enorme transcendència. La sèquia Monar, juntament amb la línia del carrilet, ara convertida en el passeig dels Països Catalans, actuaren durant molts anys com a límits per al creixement urbà de la vila cap al pla. L'estació del veïnat, situada en el quilòmetre 2,038 de la línia, encara es manté. És un edifici de planta baixa que es conserva mínimament presentable gràcies al fet que no ha deixat d'estar habitat fins molt recentment. Potser això, i el que avui tingui les portes tapiades i els teulats mínimament

adobats, ha fet que no hagi patit la mateixa fi que el baixador de Salt, una petita caseta construïda el 1950 en el quilòmetre 2,865 de la línia que ha estat enderrocada fa pocs anys.

Superada l'autopista i ja entrats a la depressió del Ter, sorprèn com l'antiga caseta de l'encarregat del pas a nivell continuu estant habitada i que, per contra, una de les majors obres d'enginyeria, els murs de contenció que prop de Montfullà encaixonaven el carrilet entre parets de pedra i el portaven al del pas del Gegant, on la via s'obria pas entre la carretera i el Ter, estigui totalment colgada per la vegetació i les deixalles.

El punt on el 19 de maig del 1946 un tren ple de socis del GEIEG va caure al Ter i l'aigua va cobrir la màquina i una part del furgó, és difícil de localitzar. Les antigues trinxeres, convertides en paisatges de selva amb massa espines, en un abocador incontrolat, en nius de serps, han deixat de ser transitables. Tan sols els trams que han estat reconvertis en pistes forestals o camins veïnals continuen tenint alguna funció pràctica.

Els suports dels ponts aprofitats per fer-hi passar les canalitzacions

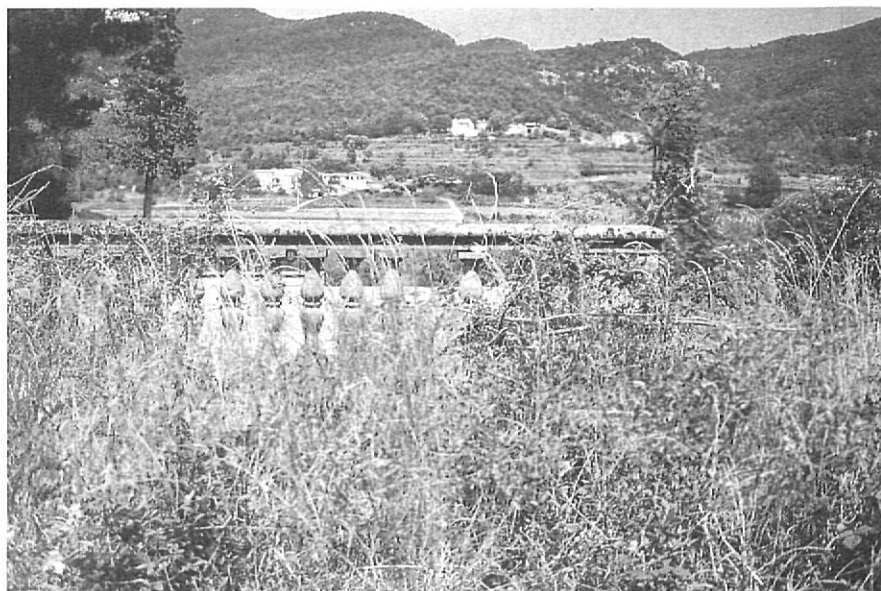
## TREBALL DE REDACCIÓ



*L'entranyable quiosc d'Amer, avui tancat i barrat encara serveix perquè la mainada jugui.*



*Del pont del Pasteral, el més important de la línia, avui tan sols en queden els estreps que donen una imatge de perfecta desolació.*



*De l'antic baixador de luxe de la Font Picant d'Amer, una barana n'és l'únic testimoniatge.*

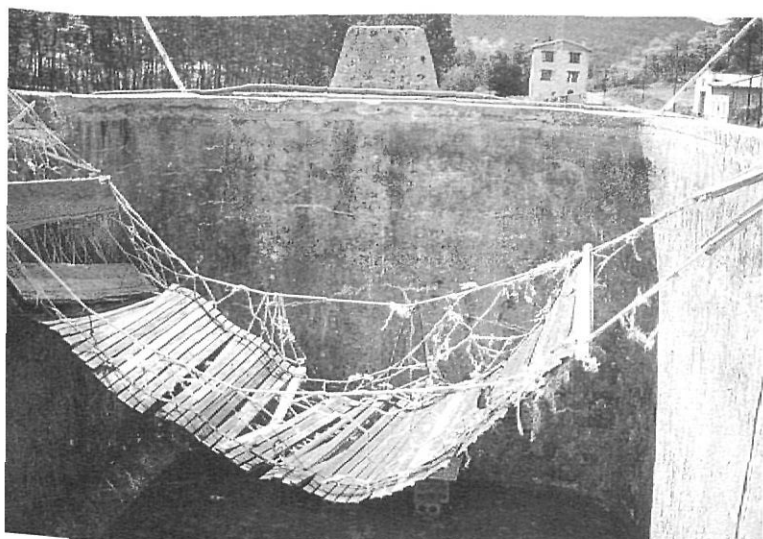
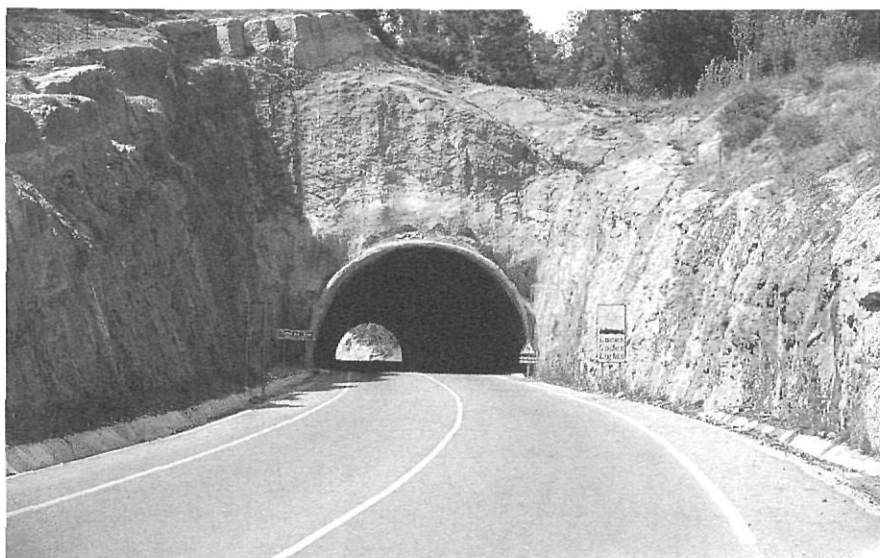


*L'estació de les Planes s'ha transformat en vestidors del polisportiu que l'Ajuntament ha construït sobre les antigues andanes.*

d'aigua anuncien l'entrada a la propera estació. Edifici d'una sola planta en ruïnes, sense teulats, amb els sostres caiguts i les figueres creixent en el seu interior, total, un estat de conservació molt precari. Espoliada i ensorrada, l'estació de Bescanó, juntament amb la d'Anglès i la de Sant Feliu de Pallerols són exemples vius del fet que molts ajuntaments han utilitzat sectàriament la infraestructura deixada pel carrilet. I que si per una banda han transformat el llit de les vies en carreteres, variants o places públiques, moltes estacions, l'element més viu i entranyable de la seva presència, han mort o estan morint a favor del progrés i la manca d'adequació.

Tot i que no presentin una unitat formal, i algun com el de la Cellerà ja hagi desaparegut, els edificis concebuts com a estacions van ser construïts a mesura que els diferents trams de via entraven en funcionament. De línies senzilles i plenament integrades en el paisatge, les del veïnat-Salt, les de Bescanó, la Cellerà, Sant Feliu de Pallerols eren d'una sola planta. Les de Girona, Olot, Bonmatí, Anglès, el Pasteral, Amer, les Planes, les Preses n'eren de dues.

*El túnel del tren d'en Bas va servir per desviar-hi la carretera que, tot i això, encara es coneix com de la Vergonya.*



*A l'interior de l'antic aiguador de Sant Feliu de Pallerols una hamaca demostra que les instal·lacions s'han reciclat.*



*A Sant Esteve, el Puigsacalm, encara guarda l'edifici tancat i emparedat.*

Vint anys després, no totes han tingut la mateixa sort. Continuant la ruta, i després dels pocs vestigis que resten del baixador de Vilanna, arribem a Bonmatí. L'estació, un edifici penjat sobre el riu en forma d'ampliació del mur de contenció aixecat per l'esplanació del tren, encara es manté ferm i en un molt bon estat de conservació. Reutilitzat i convertit en magatzem de fustes i garatge, el seu estat actual contrasta amb la seva germana d'Anglès. La que en el seu bon moment i juntament amb la d'Amer va ser una de les construccions més notables de la línia, avui és una ruïna irrecuperable. Tot i que la vila ha transformat l'antic vial en la variant que desvia el trànsit d'Olot, i ha aprofitat els estreps del pont de ferro sobre la riera

d'Osor per fer-hi passar tubs de canalització, l'estació cau a trossos. Les antigues promeses de transformar l'edifici de dues plantes i tres cossos en dispensari municipal o casa de cultura han caigut en l'oblit, i ara els sostres esventrats, els teulats foradats, les portes esbotzades, pregonen que està tocada de mort, i que si no es prenen mesures urgents es pot ensorrar del tot.

La pista per als vianants, que voltant per darrera el futbol, travessant la riera d'Osor i passant per davant del cementiri porta a la Cellera, és l'únic vestigi que resta del carrilet. Fou el consistori d'aquest poble el que tingué una actuació més radical en contra de l'antiga línia de comunicació. Necessitats d'ampliació del mercat esborra-

ren amb un cop de piqueta l'escenari on succeïren els fets de la Setmana Tràgica, encara que s'ha d'afegir que per contra es va restaurar i donar utilitat pública a la dependència del Pasteral, agregat del mateix municipi, que va ser transformada en escola d'art.

Dels quasi vuitanta ponts i passos inferiors que comprenia la línia, els de la riera d'Osor i el del Pasteral eren dues de les obres d'enginyeria més significatives. Sota la presa, on avui es poden veure tan sols els estreps, antigament s'aixecava el viaducte estrella de tot el recorregut. Compost de tres trams metàl·lics de 20 metres cadascun, el pont del Pasteral, segons la mitologia popular punt preferit pels suïcides de la comarca, va ser destruït per les forces republicanes en reti-

## TREBALL DE REDACCIÓ



*A les Preses, tot i que el pis inferior de l'estació està en molt mal estat, l'habitacle del Cap es manté en perfectes condicions.*



*Les portes d'Olot són tapiades, però l'estació és una de les poques que es podrà salvar.*



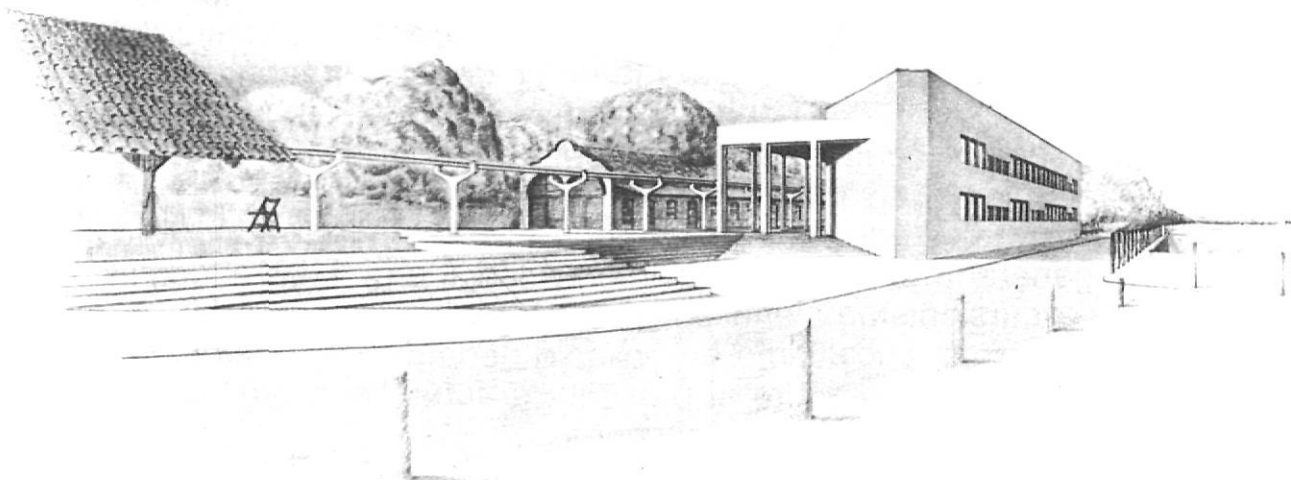
*El traçat del carrilet ha estat usat indiscriminadament pels ajuntaments, com demostra el fet que la variant d'Anglès passés per l'antiga via.*

rada. Com recordava Joan Aubert, antic cap d'estació d'Amer: «com que el viaducte estava destruït, el tren tan sols arribava al Pasteral població, mentre que a l'altra banda una màquina esperava a Amer per pujar fins a Olot».

Amer, situat al centre de la línia i una de les estacions més principals del recorregut, ha vist com amb el tren ha marxat molta de la seva vitalitat. A mig camí entre la capital i Olot, mal comunicat i poc industrialitzat, el

poble s'ha anat marcint comprovant com, tot i les reiterades promeses fetes per les diverses administracions mai, mai han acabat d'adequar la carretera a les necessitats reals de la població. Vint anys després de la desaparició del tren, Amer protesta contra el mal estat del paviment, contra la manca d'autobusos, contra la desídia que ha fet de les corbes que puguen a les Planes i Olot o les que baixen a Anglès un calvari permanent. Amb poques comunicacions estables, a Amer li van

robar un xic l'esperança. Malgrat tot, ha sabut reutilitzar les instal·lacions. Si bé l'estació i l'entranyable quiosc cauen a trossos, els dipòsits i els tallers de reparació han estat transformats en seu dels bombers de la Generalitat. Una gran sort, si es té present que pocs quilòmetres més amunt de l'antic baixador de la font Picant, lloc d'esbarjo i aigües minerals, tan sols resta un troç de barana amb pretensions noucentistes, ja que de l'antic hotel no en queda ni rastre després



L'any 82, la delegació de Girona del Col·legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya, va proposar un aprofitament alternatiu dels vials del carrilet que passava per la construcció d'un tren vertebrat que unís la costa amb la Garrotxa.

que fos enderrocat l'any 1987.

El comboi que travessava la plana del Gironès, vorejava el Ter i s'enfilava cap a la vall d'Hostoles, entrava a partir d'Amer en la zona de màxims desnivells. La lluita perquè les atrotinades màquines de vapor poguessin conquerir el coll d'en Bas obligà a la realització d'importants obres d'infraestructures, com el pont sobre el Brugent, que encara es conserva en perfecte estat. En aquest tram encara es poden seguir, sense massa dificultat, les pistes deixades pel camí de ferro.

A les Planes, l'estació restaurada, pintada i conservada, actua com a centre de jovent del poble i vestidor del polisportiu en què s'han convertit les antigues andanes i el baixador.

A Sant Feliu de Pallerols, l'edifici cau mentre l'aiguador, sense aigua, acull gandules clandestines i les pistes es resisteixen a perdre la seva personalitat. En aquest tram la petja de l'antic carrilet s'aferra a la ruta i, fins a Olot mostra amb orgull les trinxeres obertes a la roca viva, els viaductes i els ponts de comunicació. És com si intentés recuperar la vida, i més des

que l'any 1984 el túnel de Sant Esteve d'en Bas, perforat a la roca de 235 metres, que separa els vessants del Brugent cap a Amer i del Fluvià cap a Olot, s'integrà a la carretera comarcal 152, en una obra de millora que va eliminar els revolts i la supressió del pas pel coll.

I com si encara li volguessin agrair qualsevol deute pendent, t'adones que les estacions es mantenen conservades, que les andanes no s'han perdut del tot; que sota el Puigsacalm, la de Sant Esteve, ha estat habitada fins fa poc, que la de les Preses conserva en perfecte estat la vivenda de l'antic cap d'estació. Que si més no, l'estació terminal d'Olot, a la Garrotxa, presenta un aspecte molt més salubre que la del Gironès. Com a mínim els matolls no se la mengen i els *squatters* no en demanen l'ocupació. Que un pla especial per a tota la zona de la FEVE recull la possibilitat d'encabir-hi la fira, i fins fa pocs anys l'ajuntament, que ha restaurat una de les màquines, no havia renunciat a muntar un mini-carrilet turístic fins a una gorga del Fluvià.

## Vint anys d'abandó

Vint anys després de la seva desaparició, que es desmantellés tota la instal·lació i es vengués com a ferralla el material desmuntable, la imatge actual de la pista s'assembla a un camí perdut entre la boscúria.

Tot i que l'any 1982 la delegació del Col·legi d'Arquitectes gironina presentà una proposta integral d'aprofitament dels antics vials dels carrilets i es forçà una reunió d'alcaldes per arribar a acords concrets de reutilització, avui, superada la nostàlgia, la reivindicació i la mancança del carrilet, allunyats dels projectes quimèrics que pretenien la instal·lació d'un nou tren d'alta tecnologia que enllacés la costa i Olot, el traçat de l'antic carrilet ha demostrat la seva raó tècnica en més d'un lloc. Deixat de considerar com una obra d'utilitat pública, aprofitat indiscriminadament i parcialment pels ajuntaments, encara hi ha gent, com una mestressa de sobre la font Picant, que enyora el seu servei, que no el record.