

# extensió via 4

Full informatiu per a mantenir-vos al corrent de l'entitat i temes afins · <http://www.trenpalau.cat> · correu@trenpalau.cat n° 129 - agost-setembre 2009

Només triomfa qui posa la vela on bufa el vent; mai els que pretenen que bufi el vent on posen la vela.  
Antonio Machado



## BIBLIOTECA

D'acord amb el que ens informa el secretari en Josep Guerrero

Hem rebut:

♦ El Correu de l'Oreneta n° (\*) · CEMVB (\*) juliol.



Al n° 1949 de la revista "Presència", el treball de Irene Casellas sobre el fet de que fa quaranta anys que es va clausurar les línies dels ferrocarrils Olot-Girona i Girona-Sant Feliu de Guíxols.

En reproduïm una part, adaptada al full informatiu, recomanant als nostres amics que trobaran l'original complet a la redacció del diari "El Punt", al carrer de Les Tàpies n° 2, de Barcelona, demanant l'edició del diumenge dia 12 de juliol passat.

## Aquells vagons de fusta

El 15 de juliol de 1969, el mateix dia que el coet *Apol·lo 11* s'enlairava cap a la Lluna, el tren d'Olot, que enllaçava la capital de La Garrotxa amb Girona per Amer, va fer el seu últim viatge amb passatgers.

Només tres mesos abans també s'havia posat punt i final al tren que unia Girona amb Sant Feliu de Guíxols, i que, com l'anterior, havia estat una peça clau en la industrialització, l'economia i la modernització de les comarques gironines, a més de modelar el seu paisatge i la seva gent.

...modelar el paisatge i la gent...  
(quina frase mes ben trobada!!)

El tren d'Olot (començat el 1893), feia 58 anys que funcionava en tot el seu recorregut, mentre que el de Sant Feliu, conegut com *el Feliuet*, feia 77 anys que rodava.

Les dues línies de via estreta (la d'Olot feia un metre d'ample i la de Sant Feliu 75 centímetres) es van tancar per ordre ministerial amb l'argument que ja no eren rendibles (econòmicament s'entén) i que el

transport per carretera ja solucionava les comunicacions entre pobles i viles.

Però el cert és que quaranta anys mes tard, si es pren com a referència el tren d'Olot, no sembla pas que s'hagi avançat gaire.

Comparant els horaris d'aquella època amb els autobusos actuals que fan el mateix recorregut es pot veure que no hi ha diferència: el 1969, el trajecte en tren entre Olot i Girona durava 1 hora i 30 minuts, parant a tots els pobles. Ara, el servei d'autobusos triga el mateix.

L'auge del sector automobilístic va ser un dels motius pels quals les dues línies van deixar de ser rendibles per a la societat estatal FEVE (Ferrocarrils Españoles de Via Estrecha), que n'havia assumit la gestió l'any 1963. El descens del nombre de passatgers, les despeses que comportava el manteniment de les línies, i el fet que s'havien de modernitzar els trens van fer que des de Madrid es decidís eixugar el dèficit desmantellant el servei i subhastant ràpidament tot el material possible per aconseguir, almenys, alguns beneficis de manera immediata.

Altres línies de l'Estat, com els trens del País Basc, també de via estreta, van tenir més sort i van continuar funcionant, com també ho van fer alguns de les comarques de Barcelona, que, amb la democràcia, van ser traspassats al

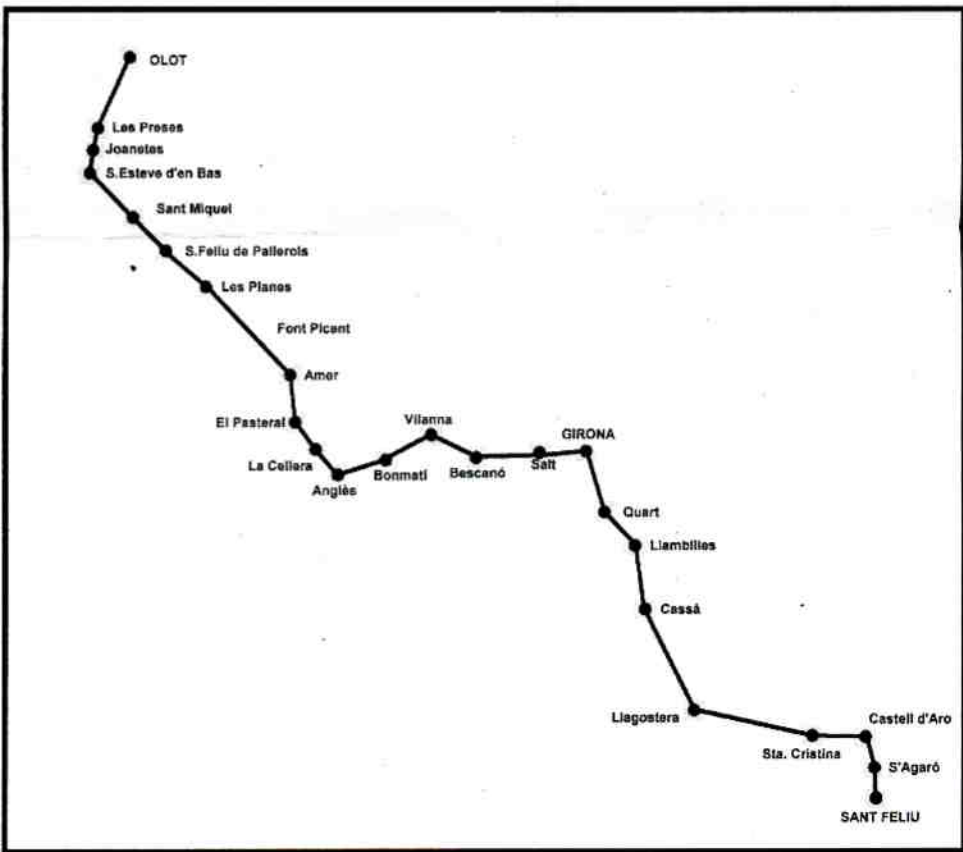
govern autonòmic i son els actuals Ferrocarrils de la Generalitat.

No va servir de res la pressió que van fer els polítics locals per aconseguir que des de Madrid es reconsiderés la clausura.

Tampoc no va servir de res un informe redactat per l'enginyer Martí Piera i Escofet, que llavors dirigia les dues línies ferroviàries, on es proposava que s'enllacessin i es modernitzessin per continuar oferint un servei que, en paraules textuais, "*permetria gaudir dels incomparables paisatges de la nostra zona muntanyosa i de la meravellosa Costa Brava*".

Es pot dir, per tant, que el Sr. Piera ja destacava la importància del sector turístic i anava mes lluny, remarcant que si es donava una oportunitat a aquest mitjà de transport, les ciutats gironines es podrien convertir en importants nuclis d'ensenyament i serveis.

L'enginyer proposava que les dues línies es poguessin enllaçar a la capital, fent un túnel mes o menys allà on anirà l'estació del TGV. També proposava modernitzar completament les vies existents, comprar locomotores Diesel i trens automotors. Les locomotores de vapor es mantindrien per a casos especials, i tot el material que no fos útil, així com els terrenys que no s'aprofitaven (i que n'hi havia un munt), es vendrien per a finançar la operació.



Amb aquestes mesures, i segons els seus càlculs, seria suficient afegir tan sols 145 milions de pessetes (!).

Però el que resulta més sorprenent es la visió de futur, gairebé predictiva, de l'informe Piera, que insistia en millorar el servei de rodalia de Girona ciutat. "Les importants poblacions de Llagostera, Cassà, Amer, Anglès, Bescanó, Quart, se situarien a 20, 15 o 10 minuts de la capital, contribuint a la solució del difícil problema de l'habitatge." Quaranta-cinc anys després de ser escrites, aquestes paraules encara mantenen tota la seva vigència.

L'estudi d'en Piera, encarregat per la Cambra de Comerç i Indústria de Girona, no va servir de res, i el Director General de Transports Terrestres, Santiago de Cruylles (d'ascendència gironina), va sentenciar a mort els trens en considerar que els diners que s'haurien de destinar a la seva modernització podien tenir "una destinació millor" (?).

Va ser especialment indignant que Cruylles hagués demanat un estudi previ, tècnic i econòmic, a l'empresa Sofrera, que va costar més d'un milió de pessetes, i que va fer pagar a la mateixa Cambra de Comerç i als ajuntaments de la zona. Tot i que aquell informe també era favorable al manteniment de les línies, finalment tampoc no va servir de res.

Així, el 1969, l'any que l'home arribava a la Lluna, els trens de via estreta gironins deixaven de funcionar.

Des de aquesta revista "Presència" es deia en un dels editorials: "No es pas d'un tren, mes o menys romàntic o evocador, de què parlem. És de la manca de mitjans eficaços de comunicació entre les comarques. Els que siguin. Ens lamentem que desaparegui un mitjà que, esmerçant-hi els diners que calen, podria esdevenir molt important, sense donar-nos, en compensació, un altre".

Immediatament FEVE va començar a subhastar i a vendre tot el que va poder, fins al punt que algunes antigues locomotores s'han pogut conservar perquè hi va haver particulars que les van comprar a preu de ferro.

Les vies van ser ràpidament aixecades, però en molts pobles el tren va quedar gravat en la memòria. Les estacions van passar a mans municipals i van quedar oblidades fins que mes endavant algunes es van començar a recuperar per a equipaments municipals o per acollir oficines d'informació, especialment des que l'antic traçat de les dues línies es va adequar en part, com a carril bici.

Els trams de carril bici d'Olot a Girona, inaugurat al 1997, i el de Girona a Sant Feliu al 2000, han estat batejats com Ruta del Carrilet.

El cert es que, a manca del tren, un mitjà de transport que sens cap dubte hauria estat d'utilitat, ara hi ha prop de 100 quilòmetres de carril bici que, tant si es per anar a la feina, com a l'escola, per a fer esport o per a fer turisme, cada any te mes d'un milió d'usuaris.

L'Associació d'Amics del Tren d'Olot (www.trenolot.cat) ha organitzat un cicle de cinema a Sant Esteve d'en Bas, cada últim dissabte de mes, fins al setembre. Per a la sessió del 29 d'agost s'ha fet una crida a tots els veïns de la zona a explicar les seves

vivències i les anècdotes que recordin en relació al tren.

## Reflexions Disperses

Nota prèvia: l'escrit que segueix a continuació fa molt de temps (anys) que està preparat esperant el seu torn, i sempre hi ha hagut una certa recança a treure'l a la llum per a no inquietar possibles susceptibilitats d'alguns socis (perdoneu aquest enrevessat llenguatge diplomàtic, que no deixa dubte de la seva intenció).

## ACTITUDS

"En el diàleg general de la participació, tant sigui la d'Espanya dintre de la Unió Europea, com la d'un membre d'una entitat qualsevol, sempre s'hi troben dos actituds ben diferenciades:

- Què hi puc aportar ?
- Què puc treure'n ?

Dit d'una altra forma: com ajudo per aconseguir l'objectiu general? o per contra: quin profit en trec? Hi ha dons el que mira per a tots, i el que només mira per a ell.

La pregunta que, en tot cas, cal fer-se és: què hi pinto jo aquí, a què he vingut avui, quin paper hi estic fent en aquest moment?, el d'actor, el d'espectador, un altre... quin?

En la resposta sincera de cadascú, molts poden considerar que únicament pagant la quota ja compleixen amb el seu compromís de col·laborar. Es cert, col·laboren, però només de forma econòmica -com els viatgers- i no és pas aquest el sentit d'associació.

N'hi ha d'altres de socis que poden trobar que els surt a compte, perquè el que es pot obtenir és mes del que costa. Uns i altres es poden auto-justificar pensant que les coses sempre valen només el que costen.

Finalment n'hi ha d'altres, molt pocs, tot s'ha de dir, que son els que -a més- fan la feina. O alguna feina. I aquests, sovint es poden sentir utilitzats, com si treballessin per als altres, sentint-se moltes vegades sols, en lloc de formar "colla" treballant tots per a tots.

Associar-se vol dir ajuntar-se, fer-se soci d'altres, establir complicitats, implicar-se per assolir un objectiu comú entre els que s'associen, obtenir el que normalment seria impossible a una persona tota sola.

Les societats, ja siguin mercantils o de qualsevol altre tipus, es constitueixen per aquest motiu; per a sumar els recursos individuals, ja siguin aquests econòmics, tàctics o estratègics, del coneixement, o del poder. D'això ve la necessitat d'una associació.

La nostra associació es per agrupar persones que, sense afany lucratiu, estiguin interessades a construir, assajar, exhibir models de ferrocarrils, estudiar, difondre...

En les associacions d'aficionats... al teatre, per exemple, no s'hi entendria que algú en formés part, només per a fer d'espectador. Els espectadors van al teatre quan els interessa l'obra i si en tenen ganes; i el dia que hi van, col·laboren passant per taquilla i sempre son ben rebuts pels actors.

Al Tren de Palau, també hi ha socis espectadors. Socis que només miren, pregunten o dictaminen sobre el que fan els altres, els que fan alguna cosa, però que ells

només es passegen en el tren. El tren que han fet uns altres, està clar.

Per a viatjar en els trens, tothom que no estigui fent alguna tasca concreta per a l'associació o per a la circulació, o no sigui soci, ha de portar bitllet. Hi ha bitllets d'invitació (de color verd) per als amics o familiars dels socis. Aquests bitllets s'han de demanar al taquiller mostrant-l'hi -si no el coneix- el carnet de soci. El fet de passar per taquilla no obliga a pagar el bitllet, però cal portar-lo. El bitllet o el carnet de soci.

Quan es juga el rol de viatger, portar el bitllet es el ritual ferroviari mínim per a que, aquest tren que volem sigui -o que sembli- el mes real possible, no el convertim en un tren de broma, amb una organització com de "Can Pixa".

A vegades hi ha socis que, sense estar al cas, fan que es doni al públic una imatge desvalorada d'aquell carrilet "quasi-debó" que tots voldriem. Quan això passa, els socis que s'ho prenen mes seriosament es senten ridículs, menystinguts, com servidors d'una pallassada en la que, a mes, hi queden com actors protagonistes, i que és contrària a l'afecció ferroviària.

Tot queda com si fos un tren de fira amb els seus empleats, i el públic, els clients d'una atracció mecànica.

Complir el reglament es molt important. En general no hi ha mala intenció quan es negligeix, i només és tracta de la forma de veure-ho i de l'actitud personal davant de les normes establertes. Hom pot pensar que les normes està bé que hi siguin, però que no n'hi ha per tant. Cadascú pot tenir la seva idea. Es pot ser contestatari, rebel o anàrquic, però si hi ha quelcom en el que no s'hi està d'acord, s'ha de fer el que correspongui per a canviar-ho de forma civilitzada. Discutir-ho, escoltar tothom i acceptar la decisió de la majoria. El tren som tots, i no és propi "passar" ignorant els acords o les normes; aplicar els "fets consumats" és fer trampa als altres socis, als propis companys, enganyant-los i robant-los una part de la il·lusió que prèviament havia estat consensuada.

L'activitat d'una associació és com un joc i té les seves regles, les regles de joc discutides i acordades a l'Assemblea general dels socis. Apuntar-se a un club d'escacs i pretendre jugar modificant el reglament sobre la marxa, d'acord amb el que hom cregui, al seu gust personal, representa insultar la intel·ligència dels altres faltant-los el respecte i farà impossible acabar bé cap partida."

Amb el pas del temps, ara aquest article pot semblar antiquat i fora de context, es perquè en el seu moment, hom era dels que posen la vela en la direcció cap on es vol anar, esperant que el vent acabi bufant cap allà.

Jordi Marin

