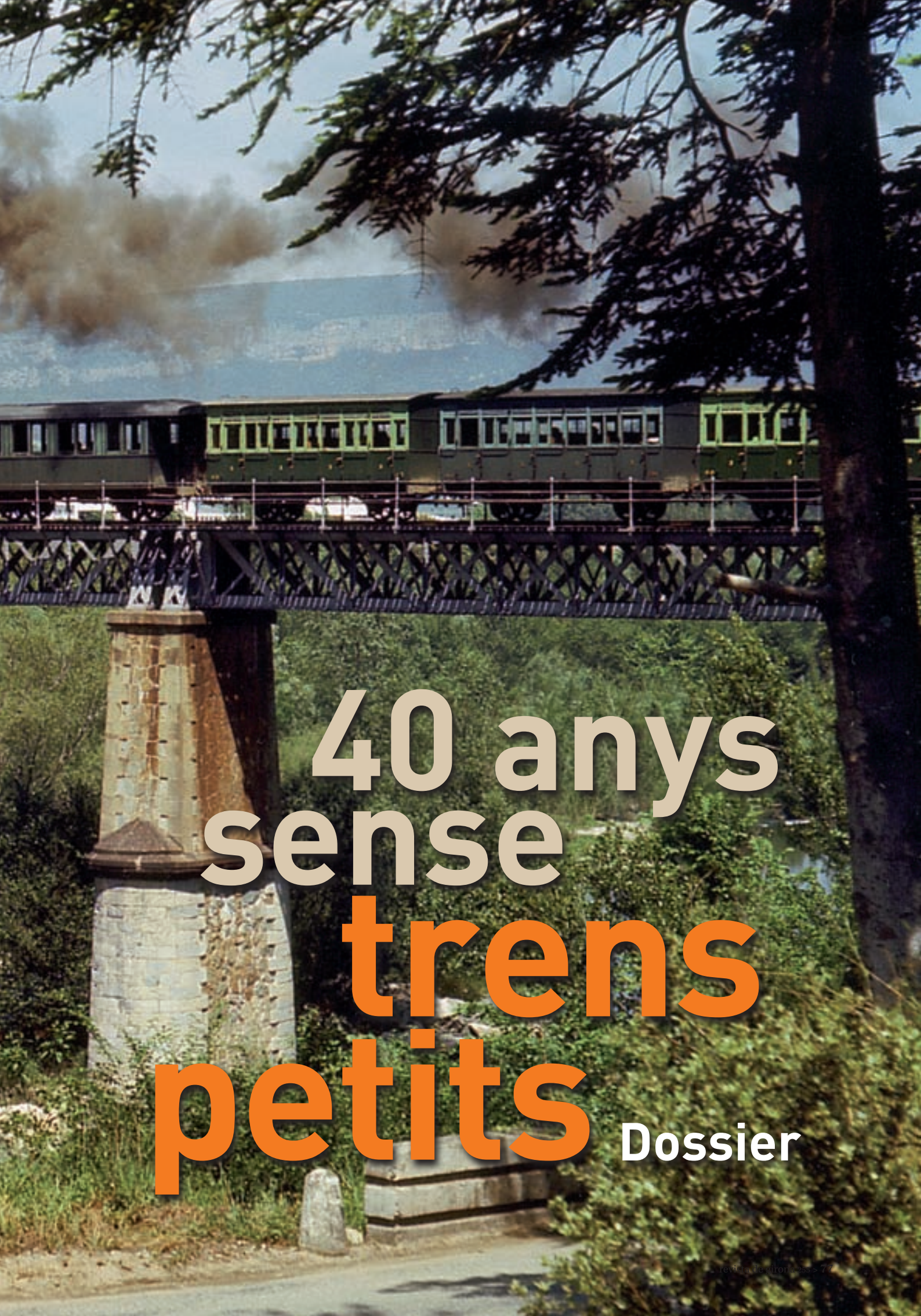




© Manuel Maristany





40 anys  
sense  
trens  
petits

Dossier





# Els poderosos enemics dels trens petits de Girona

CARLES GORINI > TEXT

**El 1969 es van clausurar els darrers trens petits de Girona. Encara avui, quan es parla de la desaparició dels trens d'Olot i de Sant Feliu se'n sol donar la culpa als que manaven a Madrid. Si repassem els fets potser descobrirem que no van ser-ne els únics responsables**

L'any 1969 els trens petits es morien. Mentrestant, l'home arribava a la Lluna i aquí ens abocàvem a la modernitat amb la construcció de l'aeroport. Dins de la mateixa ciutat de Girona avançava a bon ritme el viaducte del tren gros. El declivi dels trens petits, però, havia començat molts anys abans, coincidint amb la fi de l'edat d'or del ferrocarril, després de la Segona Guerra Mundial. Amb tot, els trenets havien anat fent, resistien. Per

què, doncs, van acabar tancant? Per què va ser aquell any? Ara, quan fa quaranta anys que un comboi del tren d'Olot va xiular per darrera vegada, potser és un bon moment per capbussar-se en les causes complexes que van fer que s'esvaís un dels somnis dels gironins de final del segle XIX, aquells constructors d'uns ferrocarrils dels quals va escriure Josep Pla: «a més de quatre persones el xoc de la primera visió els ha fet suposar que arribaven en un país d'homes i dones de quatre pams».

>> *EL tren de Sant Feliu al seu pas per Santa Cristina d'Aro, 3-8-1963*



AMSG



### Mal temps per als trens

A mesura que avançava el segle xx el ferrocarril retrocedia més i més. El retrocés s'esdevenia a tot arreu. Primer va ser als Estats Units i després a Europa. A Espanya ja eren figures d'un altre paner, perquè els retards que l'aïllament del règim franquista havia imposat i la difícil solució d'allò que s'anomenava «el problema ferroviari» havien conferit al declivi del ferrocarril espanyol un ritme peculiar, més lent. Però encara que fos amb demora, les noves tendències arribaven, i pel novembre de 1959 el catedràtic de l'Escuela de Ingenieros de Caminos i director del Laboratorio del Transporte José Luis Escario manifestava en una conferència a Madrid: «En la construcción de ferrocarriles hay que obrar con la mayor prudencia». Escario rebutia les crítiques al tracte de favor que la carretera començava a rebre respecte del ferrocarril: «Ésta [la carretera] aporta al Estado aproximadamente el doble de lo que invierte en su mejora», i no es referia només a l'economia del transport sinó també a la repercussió que la carretera tenia en una font d'ingressos tan important com era el turisme.

Des de la fi de la Guerra Civil el ferrocarril espanyol havia assistit a la redacció d'una

bona colla de plans de modernització, com a resultat dels canvis que havia experimentat el país, de vegades massa ràpids per poderlos pair. La veritat és que l'encariment dels costos i els materials, com a conseqüència de la revifalla industrial i comercial que es vivia, obligava a revisar les previsions una vegada i una altra, amb el resultat d'una aplicació limitada de les millores que es volien introduir. Davant la incapacitat financera per sostenir la renovació del ferrocarril espanyol, l'Estat hagué de recórrer al préstec internacional per intentar assolir els objectius que es proposava. Els diners van arribar el 1962 des del Banc Mundial, però no sense condicions, perquè l'entitat afirmava que no volia «cooperar a la prolongación de la vida de una empresa enferma». L'organisme financer imposà a RENFE l'auditoria de l'empresa francesa SOFRERAIL com a condició per atorgar un préstec de 65 milions de dòlars que s'acabà signant a Washington el 31 de juliol. L'acceptació de les premisses de l'informe SOFRERAIL, que discriminava les línies rendibles de les deficitàries, va suposar la liquidació de la política franquista de construcció ferroviària i la condemna al tancament d'uns quants milers de quilòmetres de línies fèrries.

>> *La població d'Amer acomiada el tren, l'any 1969.*

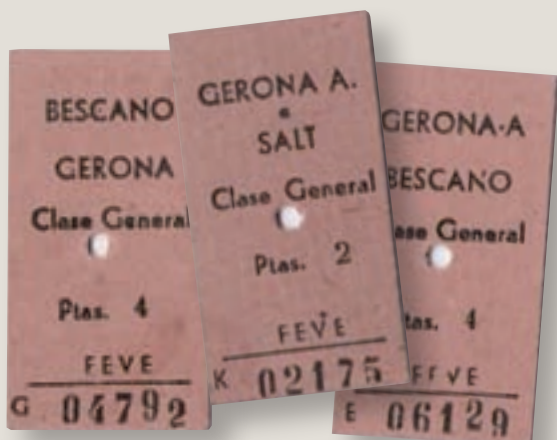
**Els darrers anys de vida  
els trens petits abocaven un  
dèficit d'exploració del 200%**





## Els trens petits i el preu dels transports

Els preus dels bitllets del tren i de l'autobús no eren els mateixos, i resultaven molt favorables al primer. En aquest sentit el ferrocarril actuava com un regulador artificial dels preus del transport i limitava la possibilitat de competència, perquè, com s'advertia des de la premsa, «suprimido el freno que en la actualidad suponen las tarifas ferroviarias, se encarecería rápidamente [el transporte]». Només quan el servei dels trens es va deteriorar molt els viatgers l'abandonaren, cosa que va succeir primer en el de Sant Feliu, en ser més antic i de construcció més lleugera que el d'Olot, que, aquest sí, va retenir una gran quantitat de viatgers fins al dia de la seva supressió.



ARXIU ASAMITOG

>> *Diversos bitllets emesos els darrers dies de funcionament de la línia Girona-Olot.*



MANUEL MARISTANY

### Fora del Plan de Desarrollo

El ferrocarril espanyol entrava a la dècada dels seixanta immers en canvis estructurals profunds, que es començaven a notar amb l'aplicació del Plan de Desarrollo Económico y Social. El concepte que el pla tenia del transport no era gaire afalagador, ja que el descrivia com un element pertorbador. Per controlar la situació es va iniciar una política que s'allargà molts anys i que va consistir a disminuir progressivament les inversions en ferrocarrils, alhora que s'augmentaven, any rere any, les destinades a les carreteres. De l'anàlisi del sector ferroviari, el pla en conclouia que la situació es caracteritzava per un elevat grau de descapitalització i per una inadequada racionalització de l'explotació. Si la visió general de la RENFE era decebedora, la percepció de la via estreta era pitjor perquè, segons el Plan de Desarrollo Económico y Social, la poca «rentabilidad de una parte de estos ferrocarriles obedece a su reducida intensidad de tráfico». El 1961 només tretze de la quarantena de companyies privades que explotaven ferrocarrils de via estreta superaven els 30 milions de tones per quilòmetre i els 40 milions de viatgers per quilòmetre. Les previsions fetes públiques per a la via estreta consistien en «prestar el máximo apoyo a aquellas líneas seleccionadas, en atención a la intensidad de su tráfico y perspectivas de futuro, considerando al mismo tiempo su función dentro del interés económico y social». Aquest enunciat era summament ambigu i deixava en mans d'organismes com el Consejo Superior de Transportes Terrestres la decisió de quins ferrocarrils de via estreta rebrien inversions i quins s'haurien de tancar. Els trens petits de Girona van quedar fora perquè, en algun lloc, es devia demostrar que no tenien cap perspectiva de futur ni complien cap funció social.

### S'acaben les subvencions

Com a conseqüència de la nova política envers el ferrocarril l'Estat decidí collar més el cargol i, per acord del Consell de Ministres de 23 de juliol del 1963, es van suprimir els ajuts que des del 1949 havien anat rebent, més malament que bé, les companyies privades que explotaven els ferrocarrils de via estreta. Durant els seus darrers anys de vida els trens d'Olot i Sant Feliu arrossegaven un dèficit d'explotació de prop del 200%. En aquestes circumstàncies els propietaris s'havien vist obligats, l'octubre del 1963, a lliurar totes les instal·lacions i el material de tracció i remolc a l'Estat, però sense



que se'ls abonessin els deutes contrets amb anterioritat per la insuficiència de les subvencions. Tot i això, van continuar retenint la titularitat nominal de l'empresa, la qual cosa també va tenir, anys a venir, conseqüències per als petits trens gironins quan els antics propietaris passaren a fer-los la competència des de la carretera.

Tot i que se sabia què estava passant, no va ser fins al mes de març de l'any següent que es van iniciar les primeres accions públiques per defensar els trens, quan es complien sis mesos des del moment en què Explotación de Ferrocarriles por el Estado (EFE) s'havia fet càrrec de les línies i quan era a punt de vèncer el termini que el Govern havia donat per clausurar les que havien quedat excloses del Plan de Desarrollo. En aquells dies, per tant, la clausura era imminent, i fou aleshores que la Diputació es va decidir a intervenir-hi. En sessió plenària de 17 de març de 1964, el secretari va donar lectura a la proposta del president,

Joan Llobet, per la qual es creava una comissió especial amb la intenció que dugués a terme els treballs i les gestions necessàries «para evitar la extinción de la explotación de los ferrocarriles de Olot a Gerona y San Feliu de Guíxols a Gerona y procurar su modernización». La comissió la integraven els alcaldes d'Olot i Sant Feliu i representants de les cambres de comerç de Girona i Sant Feliu. Llobet, conscient del problema que la supressió dels trens plantejaria en les comunicacions de la província, va destacar: «la actual coyuntura de progreso y desarrollo [...] aumenta el interés de mantener estas comunicaciones ferroviarias cuya adecuada modernización constituye, además, un factor de extremada importancia para el futuro desarrollo de la ciudad de Gerona y de la propia Costa Brava».

Aquells mateixos dies la premsa barcelonina –potser amb més possibilitats de joc que *Los Sitios*– es feia ressò de la dramàtica situació dels trens de Girona,

>> Estació del tren de Sant Seliu a Santa Cristina d'Aro.



>> Xiulet

**Els trens petits van quedar fora del Plan de Desarrollo perquè en algun lloc es devia demostrar que no tenien cap perspectiva de futur ni complien cap funció social**



## Mofes i enyorances

Com es llegia a *Los Sitios*, aquells que deixaven el tren ho feien perquè s'havia convertit en «pura nota de pintoresquismo, pena que ha de servir para algo más que para una pincelada de curiosidad. Esperamos que este servicio, como tal, desaparezca cuanto antes». Els trens, en els darrers anys, eren acusats sovint de qualsevol malifeta, com de calar foc al bosc, cosa que desmentia amb vehemència Martí Piera, que carregava contra els que en malparlaven perquè aquelles afirmacions suposaven traves: «no podremos esperar que la Superioridad apoye las gestiones que nuestras autoridades están realizando para conseguir la modernización». També es feia broma sobre la seva manca de puntualitat, tot inventant rodolins, com aquell que deia que «El tren d'Olot surt quan vol i arriba quan pot». La gent, a la fi, s'havia allunyat dels seus trens i només el dia en què s'extingien van acudir a tributar-los «este presagio de añoranza que tanto nos gusta prodigar y de la cual nadie se acordará dentro de unos días. Que puede ser mañana mismo».



AMSEFG

ahora que explicava, amb molt de detall, un projecte d'unificació que feia quinze anys que s'arrossegava pels despatxos ministerials. Des de la revista *Destino*, un extens article de J. Camps Arboix acabava fent una crida a la responsabilitat d'aquells catalans que, a Madrid, portaven el timó de les qüestions econòmiques del país per tal que no deixessin morir els trens petits. Al·ludia Camps a Laureano Lopez Rodó, Santiago Udina Martorell i a Santiago de Cruylles i Peratallada.



FONSGDAP

>> Santiago de Cruylles en una visita a Girona el 1969.

### Desarrollistes a la plaça del Vi

Sense cap mena de dubte, qui més podia influir en el futur dels trens petits era Santiago de Cruylles i Peratallada, director general de Transportes Terrestres. Incorporat a Madrid per López Rodó, va presidir una comissió del Plan de Desarrollo i, el 1963, va entrar al Ministerio de Obras Públicas per la porta gran.

De la relació de Cruylles amb l'afer dels trens gironins en dona bona fe una nota que manifesta «el especial agradecimiento» de la Diputació envers la intercessió del director general, el qual, el juliol del 1964, havia aconseguit suspendre l'ordre de cessament en l'explotació dels trens de Sant Feliu i d'Olot.

En compensació pel favor, les corporacions locals es comprometien a estudiar «con el máximo interés la posibilidad de hacerse cargo de los ferrocarriles». En el mateix escrit, dirigit a la Dirección General de Transportes, la Diputació preguntava si es podria disposar dels crèdits necessaris per dur a terme la modernització de les línies en les mateixes condicions amb què havien estat concedits a d'altres ferrocarrils de via estreta.

Qui més podia influir, des de Madrid, en el futur dels trens petits era **Santiago de Cruylles i Peratallada**

Però mentre des de la Diputació, des de la Cambra de Comerç i des del Sindicat s'organitzaven els interessats en la defensa dels trens, l'Ajuntament de Girona preparava el terreny per desfer-se dels ferrocarrils –de tots, inclòs el de via ampla– perquè considerava que constituïen un «valladar puesto a su crecimiento y extensión, auténtico cinturón de hierro que obstaculiza su desarrollo». Per tant, així com els interessos d'Olot, Sant Feliu i la resta de pobles travessats per les línies coincidien en la necessitat de defensar aquest sistema de transport, aquells que manaven a la capital no semblaven compartir-la, desitjosos com estaven de recuperar els terrenys ferroviaris i els de les indústries instal·lades al seu voltant –en especial, les serradores de fusta– per expandir la ciutat i construir la «gran Girona» que aleshores devien creure que tenien més a prop que mai.

#### Una ciutat contra els trens?

L'alcalde de Girona, Pere Ordis, s'esmerçava sense estalviar recursos en la tasca de fer créixer la ciutat. Així, el 1964 promogué des del consistori una revisió del Plan General de Ordenación Urbana del 1955 que havia de resultar decisiva per a la situació del ferrocarril. En el redactat anterior, Girona proposava desviar el tren cap a l'est i fer-lo passar a través d'un túnel sota les Pedreres per anar a trobar un altre cop la línia general entre Sant Julià de Ramis i Celrà. A conseqüència d'aquest plantejament, l'estació modificava el seu emplaçament i, de retruc, els ferrocarrils de via estreta havien de variar el seu recorregut per anar a trobar la nova estació; així, la idea era bastir-ne una de central i unificada. En canvi, la revisió del 1964 abandonava aquesta opció després que la RENFE informés negativament al ministeri corresponent de la possibilitat d'abordar aquella solució. Ara s'optava per mantenir el ferrocarril en el mateix lloc, perquè es disposava de la conformitat de la Jefatura de Estudios y Enlaces Ferroviarios per executar-lo amb un nou traçat elevat, una opció que havia estat proposada des de l'Ajuntament pel seu enginyer, Alfons M. Thió de Pol. En una entrevista datada del 29 d'octubre de 1964, Pere Ordis contesta-



FONS SGDAP

va a Gil Bonancia, periodista de *Los Sitios*, que la xarxa ferroviària que comunicava la ciutat era suficient, i explicava que la solució que tindria el problema del ferrocarril a Girona permetria la desaparició dels punts de conflicte que representaven els passos a nivell. De fet, aquell any, per a més d'un l'evidència que els trens petits desapareixerien devia ser força clara, perquè fins i tot una reclamació a la revisió del Plan General formulada per un afectat incloïa una frase ben eloqüent: «Este vial viene de Salt por el espacio que permitirá la desaparición de los raíles del tren de Olot a Gerona».

Amb tot, el divorci d'interessos entre la ciutat i el territori era notable, i es va manifestar amb claredat el 21 de febrer del 1965, en una visita del ministre d'Obres Públiques Jorge Vigón, que havia vingut a inaugurar diverses obres, una de les quals era la renovada estació de Figueres. Vigón havia decidit prendre's uns minuts de descans, la qual cosa va ser aprofitada pel president de la Cambra de Comerç de Girona,

>> *Les cues de cotxes sovintejaven a la Girona dels anys seixanta per culpa dels passos a nivell.*



>> *Banderí vermell*

**Pel març de 1964 la clausura era imminent i fou aleshores que la Diputació es va decidir a intervenir-hi**



## Èxit dels altres trens de FEVE

Quatre anys després de veure clausurats els seus trens petits, els gironins es van assabentar, amb la natural sorpresa, de la bona rendibilitat dels altres trens de via estreta que no havien estat suprimits. L'informe de la situació de FEVE de 1972, publicat per la revista *Balance* l'any 1973, revelava que el nombre de passatgers havia augmentat un 30% en els trens de via estreta que l'entitat mantenia en servei: Sant Sebastià – Bilbao, Santander-Bilbao, Santander-Oviedo, El Ferrol – Avilés – Gijón, València-Alacant-Gandia, la Línia Bascoasturiana i els transports suburbans de Granada i Mallorca. També havia augmentat notablement el transport de mercaderies en aquestes línies, algunes de les quals havien estat modernitzades i electrificades. Segons l'informe de FEVE, els trens petits eren el millor mitjà de comunicació possible entre llocs no allunyats geogràficament i s'havien consolidat com a especialment aptes per a trajectes turístics. Aquestes constatacions posaven de manifest la magnitud de la injustícia comesa amb els ferrocarrils de les terres gironines.

FONSSGDAP



>> *Les restes dels trens petits van patir una sort diversa. Algunes unitats es van salvar però d'altres van ser destruïdes. La imatge mostra un simulacre d'accident ferroviari el 1973.*

**L'Ajuntament de Girona considerava els ferrocarrils com un «valladar puesto a su crecimiento y extensión, auténtico cinturón de hierro que obstaculiza su desarrollo»**

Manuel Sarasa, i pel secretari, Alberto de Quintana, per comunicar-li la inquietud que sentien pel futur dels trens d'Olot i de Sant Feliu. Tot seguit, el tinent d'alcalde de Girona, Joaquim Pla, interpel·là el ministre amb aquesta petició: «una pronta solución al problema, al objeto que la ciudad sepa a qué atenerse en el orden urbanístico». Pocs dies més tard, el 23 de març, l'alcalde, en declaracions a *Los Sitios*, manifestava que després de les gestions fetes davant el ministre d'obres públiques i el director de la RENFE, aquests li havien assegurat que la primera nova estació que es construís a Espanya seria la de Girona.

### L'afer SOFRERAIL

L'afer dels trens, però, no va tornar a ser notícia fins a la primavera del 1966, quan Cruylles va recomanar a la delegació de la Diputació i de la Cambra de Comerç que l'havia anat a visitar a Madrid l'elaboració d'un informe de viabilitat. El director de transports va donar ordres en el sentit que l'encàrrec l'executés la consultora francesa SOFRERAIL, la mateixa empresa que quatre anys abans havia auditat la RENFE per ordre del Banc Mundial. Fins aleshores, la premsa i l'organisme provincial, la Cambra de Comerç i l'organització sindical havien estat defensant la viabilitat dels trens petits amb l'ajut dels informes preparats per Martí Piera Escofet, enginyer director dels ferrocarrils d'Olot a Girona i de Sant Feliu a Girona. La proposta de Piera era unificar la xarxa, de la qual cosa n'havia de resultar un continu des de Sant Feliu de Guíxols fins a Olot: noranta-sis quilòmetres de ferrocarril. Les limitacions més grans amb què s'enfrontaven els defensors dels trens petits se centraven en la diferència d'ample de via entre ambdues línies, que caldria unificar, afegida a l'obsolescència del material. Per contribuir al finançament de l'obra es proposava la venda dels terrenys que ocupaven les instal·lacions del tren de Sant Feliu, i per solucionar el problema dels passos a nivell –la gran necessitat de la ciutat de Girona– es preveia el soterrament del tren des de davant de la caserna de la Guardia Civil, per tot Emili Grahit, fins a l'estació del tren d'Olot.

L'estudi que va dur a terme la consultora francesa va costar un milió dues-cents mil pessetes, pagades pels municipis implicats i la Cambra de Comerç. El 20 de març els francesos recalaven a Olot, on van ser afalagats per les autoritats locals, de les quals afirmava la premsa: «esperaban con vivo interés el dictamen de estos prestigiosos técnicos, base para el porvenir de nuestro pequeño ferrocarril». SOFRERAIL va redactar l'informe amb celeri-





>> *Darrer viatge  
del tren d'Olot, 1969*

tat i el va presentar el mes de juny. El dia 22 de juliol la Comissió Especial de la Diputació en va informar el ple, que decidí per unanimitat enviar-lo a la Direcció General de Transports Terrestres perquè en tingués coneixement i alhora expressar l'agraïment de la Diputació: «agradecer profundamente al Excmo. Sr. Director de Transportes Terrestres la protección que ha venido dispensando a la explotación de dichos ferrocarriles haciendo posible su supervivencia».

Unes setmanes abans, el 29 de maig, en un extens article a *Los Sitios*, J. Victor Gay semblava que pretenia avançar-se a la publicació de les conclusions dels tècnics francesos. El redactor del diari encara informava des de la perspectiva del que, fins aleshores, havia esta l'as a la màniga que els defensors dels trens pensaven que tenien: la unificació en una sola línia. En canvi, al cap d'uns dies, en donar-se a conèixer l'informe SOFRE-RAIL, es va descobrir que les seves conclusions diferien de la solució que sempre havien defensat els interessats, perquè tot i que afirmava que la rendibilitat en l'explotació

era possible, no contemplava la necessitat d'unir les línies i, a més, proposava allunyar les estacions a més de dos quilòmetres del centre de la ciutat. En aquest sentit, malgrat que la Diputació, la Cambra de Comerç i, en general, aquells que volien la supervivència dels trens petits es van prendre els resultats amb esperança, la realitat confirmava que l'opció de l'Ajuntament de Girona per desfer-se d'aquell «cinturón de hierro que obstaculiza su desarrollo» havia triomfat i que la mort dels trens petits era una qüestió de temps, de molt poc temps.

A final de juliol, un article a *La Vanguardia* escrit per Narciso Galligans, el pseudònim amb que signava el mateix J. V. Gay en aquell diari, resumia les conclusions dels francesos en uns termes molt positius però acabava, gairebé, amb una amenaça: «por lo tanto, el Ministerio de Obras Públicas, dada la trascendencia, no dudará en aprobarlo. Lo otro sería un contrasentido». Per les Fires de l'any 1966, des de *Los Sitios*, Gay tornava sobre l'afer amb un text que duia per títol: «¿Las últimas ferias con "els trens petits"?». Un altre cop defen-





## Un setmanari vestit de dol

Per primera vegada, el setmanari *Presència* va renunciar a la franja vermella de la seva capçalera, el 19 de juliol de 1969, per anunciar a la portada, amb una orla de dol i un dibuix sarcàstic de Jordi Soler, la mort del tren d'Olot. Uns mesos abans, el 26 d'abril, ja havia dut també a la portada el «Rèquiem per un tren» que el poeta Josep Tarrés entonava a les pàgines centrals en memòria del difunt carrilet de Sant Feliu.

El diari *Los Sitios*, subjecte als dictats del Movimiento, va mostrar una certa independència quan van fer plegar el carrilet, però la seva veu va ser totalment ofegada quan al cap de tres mesos va tancar el tren d'Olot. *Presència*, en canvi, es podia expressar amb més llibertat. En l'editorial del número 200, del 2 de maig de 1969, al·ludia en aquests termes a l'eliminació del tren de Sant Feliu malgrat l'informe de SOFRE-RAIL: «No hi ha valgut res; ni els laments, ni els estudis, ni les propostes, ni tan sols aquest famós dictamen que ens ha costat un milió i mig de pessetes. Totes les promeses només han servit per confirmar allò de l'adagi: si vols ser ben servit, fes-te tu mateix el llit».

En el número 211, consumada la fi del tren d'Olot, el setmanari publicava un article del seu fundador, Manuel Bonmatí, i l'editorial denunciava així una llarga i fosca història de covardies, reticències i complicitats: «És molt divertit: quan passa un fet així, no existeix mai un responsable. És una oficina de Madrid la que dóna una ordre, i el tren plega, i prou. No sabem pas cap a on dirigir-nos. A l'oficina de procedència diran que "son órdenes superiores". I els superiors diran que a ells això no els incumbeix. Quan és hora de posar medalles, de pronunciar grans discursos o de seure a la capçalera d'una taula d'homenatge, sempre es troba l'home, el jerarca, el cap visible. Quan van mal dades, tot-hom escampa guerrilles, ningú no queda afectat directament per l'assumpte, ningú no en té la competència».

Algú recordava que els trens havien mort a mans de tres catalans –López Rodó, Udina i Cruylles–, que el president de la FEVE havia estat cinc anys abans *hermano mayor* de la Setmana Santa gironina i que el vicepresident, Duque de la Victoria, era un exgovernador militar de Girona.

Narcís-Jordi Aragó



sava, tot i que insistia que ho feia des d'«una opinió personal», la necessitat de mantenir els trens. En un dels paràgrafs es destil·lava la sorpresa pel fet que la consultora francesa desestimés la unificació amb l'argument que era una solució «parcial e insuficiente para el futuro». Explica Gay que els enginyers francesos havien arribat a aquesta conclusió després d'haver estudiat els nous plans d'urbanització que preparava l'Ajuntament, els quals havien previst la supressió dels darrers quilòmetres dels ferrocarrils a la ciutat.

### El problema es dilueix

A partir d'aquella tardor, els que defensaven els trens petits només van obtenir «silencios que alarman», com els definia un ja desenganyat Víctor Gay el març del 1967. És possible que l'article de Gay el motivés el coneixement de la carta que Manuel Sarasa havia enviat el 17 de gener d'aquell any al ministre López Rodó. El president de la Cambra de Comerç s'hi lamentava en aquests termes: «pasa el tiempo, las cosas empeoran y la Administración está totalmente silenciosa». La carta, de to molt dur, recriminava l'actitud que havia tingut Cruylles en l'afer: «señaló un camino y fue este exactamente el que seguimos [...] y si el

dictamen no sirve para nada ¿por qué se nos ha hecho gastar, y en favor de qué, un millón doscientas mil pesetas?». La manca de resposta als informes i als precés dels afectats contrastava amb els esforços i els diners que inverteixien els suplicants per conèixer quina era la situació i les possibilitats de supervivència d'aquell mitjà de comunicació. Uns mesos més tard, el 26 d'agost, *La Vanguardia* informava que la Comissió Especial de la Diputació, de la qual Sarasa formava part, havia acordat elevar a la Superioridad una proposta que fixava les condicions per les quals l'organisme

provincial assumiria l'explotació dels ferrocarrils d'Olot a Girona i de Sant Feliu a Girona (en sentit estricte, aquesta era la finalitat per a la qual havia estat creada, quatre anys





AMSRG

abans, aquesta comissió). El diari enumerava els vuit punts de què constava el document, el qual preveia la possibilitat d'obtenir el crèdit necessari per realitzar les obres –el pressupost de les quals ja s'havia incrementat dels 170 milions de pessetes inicials fins als 255– i la possibilitat de finançar-ne una part amb la venda dels terrenys que resultessin innecessaris. Malgrat la claredat de la informació periodística, la proposta no va arribar al ple, i encara menys a Madrid. El 15 de gener del 1969 la qüestió encara cuejava, i *Los Sitios* informava d'un possible viatge de Santiago de Cruylles a Girona per discutir la possibilitat que la província es fes càrrec dels ferrocarrils. Els ànims, però, no estaven per a més despeses, després d'haver pagat l'aeroport i estar, en aquells moments, engegant el projecte de construir un túnel a Toses. Des d'aquesta realitat, el diari afirmava, ben a la clara: «pretender que además se cargara sobre los trescientos mil gerundenses el mantener los ferrocarriles provinciales nos parece un desfase». L'octubre de 1970, un cop els ferrocarrils de via estreta havien passat a la història i amb el que es coneixia com Plan Thió marxant a tota màquina, *Los Sitios* va publicar un reportatge de les obres que s'estaven duent a terme amb el següent titular: «Cambio de paisaje en las proximidades de la estación de la RENFE. Más solares en el llano, más zona habitada, más urgencia del desvío del Oñar».

#### Memòries i oblits

Alfons M. Thió de Pol va ser enginyer municipal de la ciutat de Girona i cap dels Serveis Municipals fins al 1985, en què va començar una altra etapa a la Generalitat de Catalunya. Al final dels seixanta el problema del ferrocarril ocupava un lloc molt important

a l'agenda de l'enginyer municipal, perquè els passos a nivell provocaven cues que, alguns diumenges d'estiu, arribaven pel sud a la cruïlla de la carretera de Caldes de Malavella. Thió recorda: «Trebàvem en una alternativa que consistia a fer passar el tren gros pel Pla de Salt, si fa o no fa, per allà on va passar més tard l'autopista». La resposta de Madrid va ser que allò no era Girona i que la ciutat no es podia quedar sense estació. Va ser aleshores, diu Thió, que va sorgir la proposta del viaducte: «[després que] Martí Piera, el director dels ferrocarrils d'Olot i de Sant Feliu, m'hagués proporcionat una revista francesa en què es presentava una solució com aquella». Des del moment en què van presentar a Cruylles la proposta del viaducte, tot «va anar lliscant sobre rodes», una situació que contrastava amb la que trobaven els que defensaven els trens petits. En realitat, dels trens petits, diu que en recorda ben poca cosa, només que el d'Olot no plantejava cap problema al creixement de la ciutat. En canvi, el de Sant Feliu sí que era més problemàtic, perquè s'hi oposava, ja que entrava per Emili Grahit i travessava la carretera de Barcelona. Encara avui, manifesta no saber per què no es va dur a terme la unificació dels trens petits.

Victor Gay sí que té ben clars a la memòria, encara ara, els trens petits. El periodista, que va estudiar a Madrid quan la carrera es cursava al Ministerio de Información y Turismo, afirma: «Els trens d'Olot i de Sant Feliu eren una cosa nostra, pagada i finançada per la gent del país». El diari *Los Sitios* es va afegir a la campanya en defensa dels ferrocarrils provincials. «Ningú no ens va dir que no ho féssim», explica Gay, que, a més, està convençut que gràcies a la pressió que es feia des de les pàgines del diari es va

>> *El pont de Salenys*



**La fi dels trens petits es va deure també a la **incapacitat per defensar** la construcció del viaducte i la modernització dels ferrocarrils de via estreta**



## «Te'n recordes, de les tardes de diumenge?»

La reconstrucció virtual del trajecte ferroviari entre Sant Feliu de Guíxols i Girona permet tornar a recórrer els trenta-nou quilòmetres de la línia de tren.

Carles Cardona i Francesc Blanch han reproduït el paisatge i el tren que anava de Sant Feliu de Guíxols a Girona amb l'ajut d'un programa de simulació virtual. A partir d'ara, els qui ho vulguin, podran fer de maquinistes. Per tal que el trenet arribi a l'estació de destí, hauran d'afegir carbó al fogar, tenir cura de la pressió de la caldera i controlar en tot moment el nivell de l'aigua. En canvi, per a aquells que en tinguin prou de fer de passatgers han elaborat un vídeo que mostra, fil per randa, els trenta-nou quilòmetres del recorregut. El van ensenyar a Sant Feliu amb un èxit sorprenent que va fer que nombrosos espectadors tornessin a recordar aquelles tardes de diumenge en què anaven a passejar pel costat de la via del tren.

Carles Cardona tenia nou anys quan el tren de Sant Feliu va fer el darrer viatge. «Va ser molt trist», diu, «perquè nosaltres hi jugàvem, allà entre les vies, fèiem veure que ens cuidàvem dels vagons, els vigilàvem». Cada vespre la locomotora del darrer tren del dia venia a girar a sota de casa seva. A la meitat dels anys seixanta no hi havia tantes distraccions com avui i als ulls d'un nen una locomotora fent maniobres a la placa giratòria era tot un espectacle, encara que aquesta fos petita com la del tren de Sant Feliu. Els records han estat el motor i el substrat d'aquesta reconstrucció virtual. El motor perquè «sense il·lusió un no s'enreda en una feina com aquesta», explica Carles, i el substrat, perquè a les fotografies que han utilitzat en la reconstrucció hi han anat afegint totes aquelles imatges que guardaven en la memòria.

El suport que han utilitzat els recreadors del tren de Sant Feliu permet, si es disposa del programari adequat, de conduir el tren. En Francesc Blanch és qui ha

>> *Imatge de la reconstrucció virtual del tren de Sant Feliu.*



CARLES CARDONA

>> *Carles Cardona i Francesc Blanch davant d'una de les locomotores preservades del SFG.*

fet aquesta part. Ha reconstruït els cotxes de viatgers i els vagons. El mateix ha fet amb les locomotores que, virtualment, disposen d'identiques característiques que les originals. Que ningú no s'imagini que ara el tren correrà, perquè la perfecció en el detall ha dut els creadors a cuidar aspectes com aquest de la velocitat: els trenets eren lents, i aquí ho continuen sent.

«Volem posar la nostra feina a disposició de qui la vulgui», afirmen. És per això que aviat es podrà descarregar des del web especialitzat [www.trensim.com](http://www.trensim.com) de manera gratuïta. De les hores que hi han dedicat no se'n recorden però, si fa o no fa, s'hi han estat tres anys. Un temps que no només han passat al davant de l'ordinador, perquè també han fet sortides de camp en què han anat a preguntar a aquells que els ho han volgut explicar els detalls amagats que normalment no surten als mapes ni a les fotografies.

Arran de la presentació que van fer, hi ha hagut gent que els ha facilitat noves imatges, i fins i tot un antic veí els ha ensenyat una pel·lícula domèstica filmada el darrer dia del tren, en què apareix Carles Cardona corrent per l'andana de l'estació. Era el 10 d'abril de 1969. Avui, ell segueix recordant-se del tren i gràcies al simulador virtual fins pot pretendre fer realitat allò que mai no s'esdevingué: la unificació dels trens d'Olot i de Sant Feliu. Ja hi està treballant.



conscienciar molta gent del valor d'allò que estava en perill de perdre's. A la redacció del diari s'imaginaven que si tancaven els trens els solars de les estacions, a Girona, valdrien molts diners, perquè «l'expansió urbanística d'aquells moments feia pensar que allà s'hi construiria». Conserva un record emocionat del dia que va tancar el tren de Sant Feliu: un gran nombre de persones es van congrega a l'estació i va ser una «autèntica manifestació popular en què s'aplaudien els maquinistes i en què tothom volia fer-se una fotografia amb el tren». En canvi, quan va tancar el tren d'Olot el diari no va dir res. «No ho recordo exactament», diu Gay, «però no m'estranyaria que ens haguessin dit que d'allò no se'n parlés».

Els trens petits van sucumbir, doncs, a poderosos interessos: als canvis estructurals en els sistemes de transport, als canvis en què estava immersa la ciutat de Girona i el seu territori i, com a conseqüència de tot plegat, al transvasament de viatgers des del

ferrocarril a la carretera. També hi té part, sense cap dubte, la incapacitat per defensar de manera comuna els dos grans projectes que la ciutat i el territori necessitaven: la construcció del viaducte i la modernització dels ferrocarrils de via estreta. Amb molta facilitat els llibres que s'han publicat sobre els trens petits de Girona han carregat les culpes de la seva desaparició a Madrid, lloc des del qual semblava que es professava una manifesta animadversió per uns trenets tan simpàtics. La realitat, però, sembla demostrar que la responsabilitat dels que gestionaven la cosa pública a la ciutat de Girona i a la Diputació va ser important, i potser decisiva, en el desenllaç de l'afer. Avui que la possibilitat de tenir nous ferrocarrils torna a ser notícia, potser també és el moment de recordar els que vàrem tenir i mirar d'entendre per què els vam perdre.

**Carles Gorini**  
és historiador i periodista.

### Agraïments:

Miquel Palou i Sarroca  
Josep Clara i Resplandis  
Lluís Batlle i Gargallo  
Arxiu de la Diputació de Girona (ADG)  
Arxiu Històric de Girona (AHG)  
Arxiu de la Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Girona (ACCGi)  
Servei de Gestió Documental, Arxius i Publicacions.  
Ajuntament de Girona (SGDAP)

## Tres visions literàries

J.A. SATORRE



### Després de la sortida d'Olot

El trenet passa entre roques volcàniques, emblanquinades de neu. Després, en l'alliberament de la ruta, apareixen les aspres muntanyes al lluny, i els camps vermells o verds, amb grans florides blanques; hi ha una parella de bous i unes rengleres de munts de fems i de fang, nevades només d'una banda. Heus ací les Preses, poblet policrom, davant d'uns boscos obscurs. És llargarut i de cases irregulars, amb arcades rodones, galeries breus, teulades de color de volcà i d'òxid, arrenclerades en una estranya harmonia. Finestres amb marc blau fosc, parets ocre, grises, de color de terra, grogues, de color de rovell i de ferro. I els pallers al davant, solemnes, i encara una línia de roba estesa, cada peça d'un to diferent. En conjunt, però, no és una policromia alegre: l'harmonia fosqueja, tret dels indrets on la neu encara no és fosa.

**Marià Manent Cisa**  
(*A flor d'oblit*)

### A Olot amb tren, per Amer

Vaig prendre, doncs, el tren a Girona –un tren desmanegat, buit i irrisori– i per una quantitat ridícula de diners (les tarifes ferroviàries no s'han apujat amb el mateix ritme que el pa, l'oli o el vestir, i és per això que les companyies –o sia l'Estat– tenen tant de dèficit) vaig viatjar un nombre vergonyós d'hores, encara que molt lentament. De tota manera, no vaig perdre en cap moment l'esperança d'arribar a Olot, perquè quan es viatja en aquests trens la primera cosa que s'ha de tenir és fe –practicar, sobretot, la fe del carboner. No és pas difícil, perquè en el nostre país l'última cosa que es perd és l'esperança. Per fortuna, la temperatura fou ideal; vaig arribar a Olot després de sis o set hores de viatge, en un estat de conservació perfecte i després d'haver fet, en el vagó, unes amistats tan sòlides amb els altres viatgers que estic segur que duraran tota la vida. No crec que es pugui demanar més.

**Josep Pla Casadevall**  
(*Un petit món del Pirineu*)

### Rèquiem per un tren

Des del tren, els pobles eren com un tapís i, ja a la Vall d'Aro, el tren es llançava vinyes avall com una criatura, amb la gran joia de tornar a Sant Feliu, a casa seva... Tot ell era una creació popular: rellotges, pous, barreres, saletes d'estació, bancs pintats, estufes a l'hivern sortint per les finestres, càntirs d'aigua a l'estiu... tot era net, senzill, gairebé mirífic. En el tren de la tarda, les estacions semblaven llotges per contemplar la posta de sol. Quan el tren arribava, era un instant de deliciosa gresca. Quan s'allunyava, només el cant dels grills i els vents crepusculars que deixaven les andanes en un ordre perfecte. Però el més extraordinari era que aquest petit tren, com totes les ànimes de categoria, ja feia temps que havia escollit la seva gent: alegre, senzilla... Per això es va quedar sol.

**Josep Tarrés**  
(*Presència, 29/4/1969*)