

La nova vida del tren d'Olot, eliminat ara fa 50 anys

El traçat, de 57 km, ara és la via verda més transitada de la demarcació
Gairebé totes les antigues estacions de la línia s'han adaptat a altres usos

Fer que Olot torni a tenir tren no sembla possible a mitjà termini

Aquesta setmana, s'han complert 50 anys del darrer viatge del tren d'Olot. Expliquen els testimonis que en la majoria d'estacions la gent es va reunir per acomiadar-se'n. A Ignasi Riera, president de l'Associació d'Amics del Tren Olot Girona, li agrada recordar que la fi d'aquell tren es va produir poques hores abans que s'enlairés l'Apol·lo 11 amb el primer home que trepitjaria la Lluna. Tota una metàfora de la transformació del món. Si bé es considera que tornar a disposar de tren seria molt bo per a Olot i la Garrotxa, l'opinió generalitzada és que recuperar-lo és una utopia. O potser no: "És una utopia que un dia o un altre acabarà sent realitat", matisa l'alcalde d'Olot, Pep Berga, per qui el canvi climàtic ens obligarà a aplicar, vulguem o no, alternatives al transport per carretera.

El llegat

Superat pel millor rendiment del transport de viatgers i mercaderies per carretera –en part, pel fet que no hi va haver prou inversions en la línia–, aquell tren de via estreta que unia Girona i la capital garrotxina ha quedat en el record d'unes poques generacions (va durar tan sols 58 anys), que en parlen amb nostàlgia. No obstant això, ha deixat un patrimoni arquitectònic de certa importància. El traçat, de 57 quilòmetres, ara és una via verda –la Ruta del Carrilet– molt transitada per vianants i ciclistes en segons quins sectors, i al seu voltant han nascut negocis vinculats al turisme. El gerent de Vies Verdes de Girona, Àngel Planas, explica que es calcula que la ruta Olot-Girona la fan servir 700.000 cops a l'any gent a peu o en bicicleta. "És la més transitada de la demarcació, probablement perquè transcorre per llocs molt habitats", argumenta.

Els nous usos

La reconversió d'aquella línia es plasma, per exemple, en el túnel d'en Bas, que va servir, un cop eixamplat, per fer-hi passar la C-63. El més remarcable, però, són les antigues estacions. Les dues més grans (Girona i Olot) ara són la seu de diferents serveis públics; la de Sant Esteve d'en Bas es va convertir en llar d'infants; la de les Preses, en una àrea d'atenció als ciclistes; la de Sant Feliu de Pallerols és un bar i oficina de turisme; a Amer (on hi havia els principals tallers i magatzems), hi ha el parc de bombers; a la d'Anglès, hi té la caserna la policia local; la de Bescanó es va enderrocar, la van refer seguint el model original i ara és un punt d'informació; les casetes (les "casilles", en deien) on vivien els vigilants del pas a nivell del coll de Bas i de Codella, i que alhora es cuidaven del manteniment de les vies, ara són uns bars que els caps de setmana tenen molta vida. A tots els municipis de la línia van salvar elements arquitectònics, amb l'excepció de la Cellera, on van enderrocar l'estació. Un cas singular és la de Vilanna, que resta ocupada de manera irregular.

Publicat a:

-El Punt Avui. Girona 21-07-2019, Pàgina 20

Font del document:

<http://www.elpuntavui.cat/societat/article/5-societat/1639263-la-nova-vida-del-tren-d-olot-eliminat-ara-fa-50-anys.html>