

El carrilet fa cent anys

Demà farà un segle que el tren Olot-Girona va arribar per primera vegada a la capital garrotxina i es va fer esperar per un descarrilament a la Vall d'en Bas

La companyia constructora es va constituir a Anglaterra



El Carrilet sortint de l'estació d'Olot, l'esplanada on se celebra el certamen comercial de la Fira de Sant Lluç. Foto: CASAPONSA ARXIU D'IMATGES D'OLOT.

La història del Carrilet Olot-Girona és molt curta. Va durar 58 anys, cosa que fins i tot fa dubtar de la rendibilitat de la inversió. El dilluns farà justament cent anys que va arribar a Olot. Es tracta d'un tren que tenia la fama d'anar lent fins al punt que, en algunes pujades, els qui volien fer un glop d'aigua en alguna font del camí o un pipí, baixaven i després de fer el que tocava tenien temps d'atrapar-lo. Amb l'estació plena d'autoritats i de veïns, el carrilet es va guanyar la fama des del primer dia de fer tard. Però no en va tenir la culpa. La màquina que li obria el camí va descarrillar i quan va ser a Olot, el dinar de celebració va passar a ser un berenar sopar. Uns quatre

o cinc anys abans de l'últim viatge, a l'any 1969, amb el traspàs d'aquesta línia als ferrocarrils de via estreta (Feve), s'hi va començar a intuir el destí. Feve va anar abandonant-lo i sembla que ho va fer amb premeditació, perquè, un mes just després de tancar la línia, va desaparèixer tot el material, incloent-hi els rails. Tot i això, sembla que hi va haver un intent no reeixit d'incloure la modernització de la línia en un projecte de canvi d'ample del ferrocarril que unia Sant Feliu de Guíxols i Girona. No s'hi va invertir, i aquesta mandra inversora va coincidir amb l'aparició dels primers autobusos –més ràpids i sobretot amb un interior molt còmode–. Van ser els anys en què a Barcelona van desaparèixer els tramvies. Va ser un ferrocarril molt modest, la línia tenia 55 quilòmetres que unien Olot i Girona amb una via d'un metre d'ample passant per les Codella, les Preses, Sant Esteve d'en Bas, la Casica i el túnel d'en Bas, Sant Feliu de Pallerols, les Planes d'Hostoles, Amer, el Pasteral, la Cellera de Ter, Anglès, Bonmatí i Vilanna, Bescanó i Salt.

ArtèriaDe fet, aquest modest ferrocarril va ser la via de comunicació principal entre les comarques de la Garrotxa, la Selva i el Gironès fins als anys seixanta del segle passat. El tren era modest, però la companyia era enginyosa i, més o menys volgudament, apostava pel màrqueting. Els 22 quilòmetres de via entre Amer i Salt es van inaugurar el 13 de novembre del 1895; els 3 d'entre Salt i Girona, el 10 de gener del 1898; els 3 d'entre Amer i les Planes d'Hostoles, el 15 de maig del 1900; els 11 quilòmetres entre aquest municipi i el veí de Sant Feliu de Pallerols, el 10 de gener del 1902; i el 29 d'agost del 1911 es van obrir els 10 quilòmetres fins a Sant Esteve d'en Bas. Els 8 que quedaven fins a Olot, el carrilet els va recórrer el 14 de novembre d'aquell mateix any.

La concessió del govern espanyol per construir el ferrocarril Olot-Girona és del 18 d'abril del 1883, però les obres no es van començar fins el 1893 i després que la concessió va haver passat per quatre companyies. El 1892 es va constituir a Londres The Olot and Gerona Railways Company Limited, amb 8.000 accions i 20.000 obligacions de 10 lliures esterlines cadascuna. L'inici d'obres va estar avalat per la Banca Abaroa de París, que va fer fallida, es van haver d'aturar els treballs i la companyia va passar a ser administradora judicialment. Era el 1902. El 1909 la Banda Arnús Garí es va fer càrrec del deute, va canviar el nom de la companyia i la va anomenar Companyia del Ferrocarrils d'Olot a Girona, que actualment encara subsisteix i que gestiona el servei de transports de viatgers. Es tracta de la Teisa.

Publicat a:

Font del document:

http://www.elpuntavui.cat/noticia/article/2-societat/5-societat/474671-el-carrilet-fa-cent-anys.html?piwik_campaign=rss&piwik_kwd=portada&utm_source=rss&utm_medium=portada&utm_campaign=rss