



ELS TURISTES SERAN ELS PRINCIPALS USUARIS

Via lliure per a un tren de vapor

Després de dinou anys d'atur forçat, el mític tren d'Olot, la màquina de vapor que comunicava la capital gironina amb la ciutat dels volcans, torna a funcionar.

Una peça d'arqueologia per a turistes amb voluntat d'aventura.

Jordi Peñarroja

Una iniciativa sorgida de l'Associació d'Amics del Ferrocarril, refrendada pel consistori olotí i acceptada pels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, ha permès la reconstrucció

de la màquina de tren «Olot». Set anys més tard de reconstruir el que havia estat un altre vapor mític, el «Berga».

Malgrat tot, i a diferència del «Berga», l'«Olot» no dormirà a les andanes d'alguna estació perduda. La seva sort és una altra: transportar turistes,

seguint el curs del Llobregat, als peus de la muntanya montserratina. En la inauguració d'aquest trajecte es comptà amb una presència d'honor, la de Josep Freixa, vell i darrer maquinista d'aquesta peça d'arqueologia industrial especialment pensada per a esplai de turistes amb voluntat d'aventura.

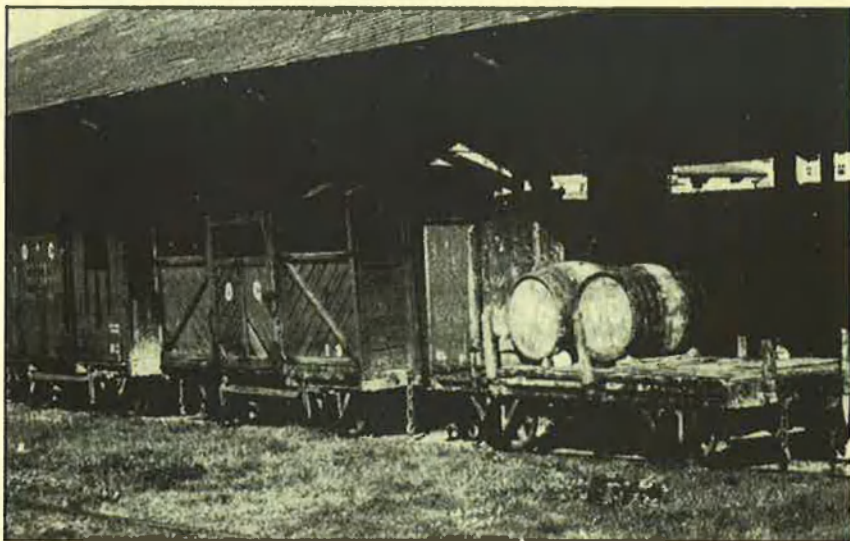
Gràcies a l'Associació d'Amics del Ferrocarril, el tren d'Olot ha tornat a posar-se en marxa.



El carrilet Olot-Girona

Quan el carrilet d'Olot morí, pel juliol de 1969, era un fòssil social que no s'havia sabut adaptar als canvis de la vida quotidiana. El carrilet, el mataren els camions de sis i més tones de càrrega útil i la proliferació del cotxe utilitari. El mataren cruelment i a poc a poc. El carrilet morí decandit després d'una llarga agonia per inanició: es quedà sense usuaris. L'única sortida, si la companyia estatal, FEVE, que se'n féu càrrec el 1963, ho hagués volgut intentar, era aguantar una mica més, restaurar material i instal·lacions i reconvertir una línia de transport comarcal en atracció turística.

Fou usat fins al final per un escàs públic mixt de vells estalviadors i massa grans per adaptar-se a l'automòbil utilitari, i de joves sense poder econòmic per adquirir un vehicle quan tenir un sis-cents era encara un luxe i un privilegi per a minories econòmicament selectes.



Al carrilet es viatjava en segona i en tercera, sobretot en tercera. Els vagons eren de fusta, bonics però amb els signes de deixadesa d'una vella dama empobrida. A tercera, els seients eren també de fusta, durs i incòmodes. Com el tren anava sempre mig buit, sobrava lloc i es podia intentar una posició eclèctica entre comoditat i bones maneres. Malgrat la vellesa d'un es necessitades de renovació, la moderada velocitat del trenet permetia la lectura reposada i poc sotraguejada. Equipatges urbans i el variat amuntegament de cistells i farcells curulls a rebentar de la pagesia que mercadeja hi trobaven franca acollida.

El carrilet s'inseria perfectament en el món retratat per Josep Pla en els seus escrits. Pla també ha mort. Ens queda la memòria. □

Perquè aquest és el repte que ens proposa l'«Olot». Tres vagons de fusta de la vella escola, grim pant —o panteixant com una fera atrotinada— pels pendents de la Puda. Aventura perquè no volem imaginar el fred que hauran de suportar els viatgers els mesos de novembre i octubre, o la calor que es passarà —i que ja es passa— en els mesos on la canícula recrua.

Caldrà, això sí, retornar als vells costums. Per exemple, tancar les finestres quan es passi per alguns dels nombrosos túnels que ens regala el trajecte, per tal que el carbonet no se us entafori a l'ull. Us haureu d'acostumar a tancar bé la boca si no voleu que la llengua

agafi un sabor pastós i estrany, que els minaires coneixen bé. Suportar —mai amb roba blanca— la calor a què la minsa velocitat de l'«Olot» obliga. En són testimoni la trentena llarga d'executius que acudiren a la inauguració, corbata ben serrada; ¡això és una sauna! Tothom va haver de fer un viatge en el temps, excepció feta de Josep Freixa, per a qui el viatge constituïa un dolç retorn al passat.

«Nosaltres anàvem a quaranta per hora de mitjana». Això era en una difícil postguerra —explica Freixa— quan la benzina anava escassa i el carbó es constituï en el material màgic de l'autarquia del règim. No, aquest «Olot», ja no va a quaranta, amb prou

feines arriba als trenta, i quan enfila els pendents, no rasca els vint. Però això sí, els turistes que s'hi aventurin, podran gaudir d'un paisatge prou variat. Aquell decididament suburbà —als afores de Martorell— que es torna camp de fruiters més amunt, i que ensopega de sobte amb el pedrot montserratí. Podran, també, passar el dia en l'aeri de Montserrat, comprant mel i mató i posant algun ex-vot preat a la verge. Fins i tot algun, animat per l'ànima del trajecte, es decidirà a cantar:

«Ja se'n va el tren d'Olot/ Fent xum, xum/
Se'n va el tren d'Olot/ surt quan vol/ i arriba quan pot/ fent xum, xum/ se'n va el tren d'Olot □