



Es ls antics traçats dels trens de via estreta que travessaven les comarques gironines no fa pas gaire s'han mantingut vius en el record i en el territori que ocupaven. Durant molts anys han estat una infraestructura que continuava a la nostra disposició, tot i que va quedar pràcticament oblidada, i la seva importància com a eix de connexió, de comunicació i integració entre diferents comarques amb característiques comunes, entre mar i muntanya, entre la costa i l'interior és insubstituïble.

De camins de ferro a rutes de passeig

La ruta Girona - Olot

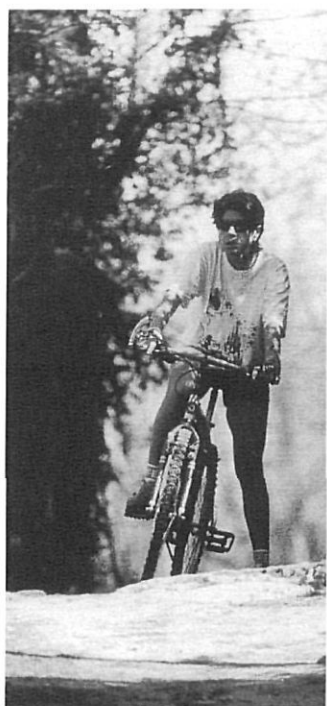
El primer d'aquests recorreguts que s'ha recuperat és el que uneix la capital del Gironès amb la de la Garrotxa, passant per la Selva, que està sent remodelat. El Consorci de la Ruta del Carrilet de Girona a Olot preveu que aquest estiu s'inauguri el nou itinerari, que neix de la necessitat d'eliminar les interrupcions que hi ha en alguns punts del traçat actual. Consta de 55 quilòmetres i passa per onze municipis: Girona, Salt, Bescanó, Anglès, la Cellera de Ter, Amer, les Planes d'Hostoles, Sant Feliu de Pallerols, la Vall d'en Bas, les Preses i Olot. El projecte l'han dissenyat els serveis tècnics de la Diputació de Girona, dirigits per l'enginyer de camins Martí Sels, que ha elaborat un traçat en què s'aprofita el 85 per cent de la ruta de l'antic ferrocarril i que el converteix en el més llarg de l'Estat espanyol. S'han recuperat tots els trams de l'antic ferrocarril encara existents, *excepte en passos concrets d'Anglès i Amer, en què la carretera ha ocupat aquest espai, i a la Vall d'en Bas, on van ser*

Text:

Xavier Colomer-Ribot

Fotos:

Xavier Sureda



adquirits per particulars, per la qual cosa s'han establert rutes alternatives. «A Anglès vam proposar que transcorreguéssim pel costat del riu Ter, però les inundacions han obligat a una actuació més àmplia; a Amer el tren passava per la dreta de la carretera a Olot i ara dona la volta, i es recuperen camins des del Pasteral fins a la població. L'alternativa als trams perduts a la Vall d'en Bas ha estat obrir-ne de nous per la zona sud del municipi», assegura Sels. També es pretén recuperar l'antic recorregut del pas per sota de la carretera de Cogolls, que havia quedat tapada. El camí, afegeix l'enginyer, «a la Celleria passarà per la llera del riu, al pas pel Pasteral, i transcorrerà per la zona de dalt del coll d'en Bas, a la carretera antiga». Des de Girona fins a Salt hi ha dues rutes alternatives més: una recupera vells camins de deveses fins a la capital administrativa de la demarcació, i l'altra corre paral·lela al passeig dels Països Catalans i al passeig d'Olot. Malgrat tot, continuaran essent punts conflictius els antics passos a nivell, que obligaran els vianants i ciclistes a travessar la carretera.

El Consorci el constitueixen tots els municipis afectats i el presideix l'alcalde de Salt, Xavier Corominas, que ha volgut aclarir que no es tracta simplement d'un carril de bicicletes. «És una ruta per a vianants, bicicletes, excursionistes i també per entrenar-se corredors. Un passeig a peu que poden fer les persones de totes les edats i que ofereix l'oportunitat de recórrer diversos paisatges i geografies, ja que travessa tres comarques, la Serralada Transversal i els rius Ter, Brugent i Fluvià», explica.

La Ruta del Carrilet, doncs, constitueix una veritable ruta verda que recupera, a més de l'itinerari del tren, antics camins i recorreguts que potenciaran tots aquests espais. És el cas, entre d'altres, d'Anglès, on es construeix un passeig al costat del Ter;

d'Amer, que recupera un antic camí ral, al Pasteral, i de la Vall d'en Bas, on es passa per una font i una ermita romànica. Però també té una part urbana, a partir de Montfullà, per on el tren entrava a Salt, a la carretera N-141. Allà, pels passeigs dels Països Catalans i d'Olot es converteix en un carril de bicicletes que ja existeix i que l'uneix amb Girona.

Les obres del traçat alternatiu i de millora general de recorregut, adjudicades per 170 milions i sota el patrocini del Ministeri de Medi Ambient, van començar a final de l'any passat a partir d'Amer, que era la zona més conflictiva i on ha calgut més moviment de terres, i serviran per posar a punt definitivament la ruta per al senderisme i el cicloturisme. Les actuacions es centren en la millora de la senyalització del traçat i en la consolidació del paviment amb terra compactada. Pel que fa a les estacions no hi ha un programa definit. Ja s'han rehabilitat les d'Olot, Girona, Salt, les Preses, les Planes i Amer, que s'han destinat a utilitats socials i cíviques. I en una segona fase caldrà que tots els ajuntaments rehabilitin i condicionin la resta d'estacions per convertir-les en àrees de servei per als usuaris de la ruta.

La ruta de la vall del Llémena

Un projecte complementari i que s'insereix en la creació d'aquest tipus de vies alternatives és la que promou l'Ateneu de la Vall del Llémena. Des de ja fa uns anys, aquesta entitat té el projecte d'endegar un ecomuseu. Amb l'objectiu de crear i potenciar una ruta que es pogués utilitzar com a carril de bicicletes i altres usos de lleure, o fins i tot per necessitat, fa dos anys es va començar a desenvolupar el projecte de connectar els diferents pobles de la vall a través de camps de treball.



«El primer es va fer a la Pilastra –pas del Ter entre Bescanó i Sant Gregori– fins a Canet d'Adri, passant també per Sant Gregori, però actualment està una mica deteriorat i s'han trencat senyals. L'any passat se'n va fer un altre en què vam senyalitzar el tram des de Girona fins a Ginestar. Aquest es manté, però té un problema. Els ajuntaments de Sant Gregori i Girona es van comprometre a fer passar una màquina per treure les bardisses. Sant Gregori ho va complir, però Girona no», explica Albert Pujades, representant de l'Ateneu. La idea és continuar amunt per Llorà, Sant Martí i enllaçar amb Girona. És un antic camí ral que surt de Girona, passant per Sant Gregori, i que travessa tota la vall. Obre la possibilitat als gironins de fer rutes a la vall i de connectar amb la ruta de Girona a Olot. El problema, però, és que es troba encallat en el seu tram final, segons explica Pujades: «S'han fet gestions, però ara per ara no han tirat endavant. Esperem que aquest any es pugui solucionar. La idea és unir-lo per l'àrea de darrere el pavelló de Fontajau amb el carril de bicicletes urbà. I tampoc s'ha d'oblidar el fantàstic carril de bicicletes de què disposa Banyoles.

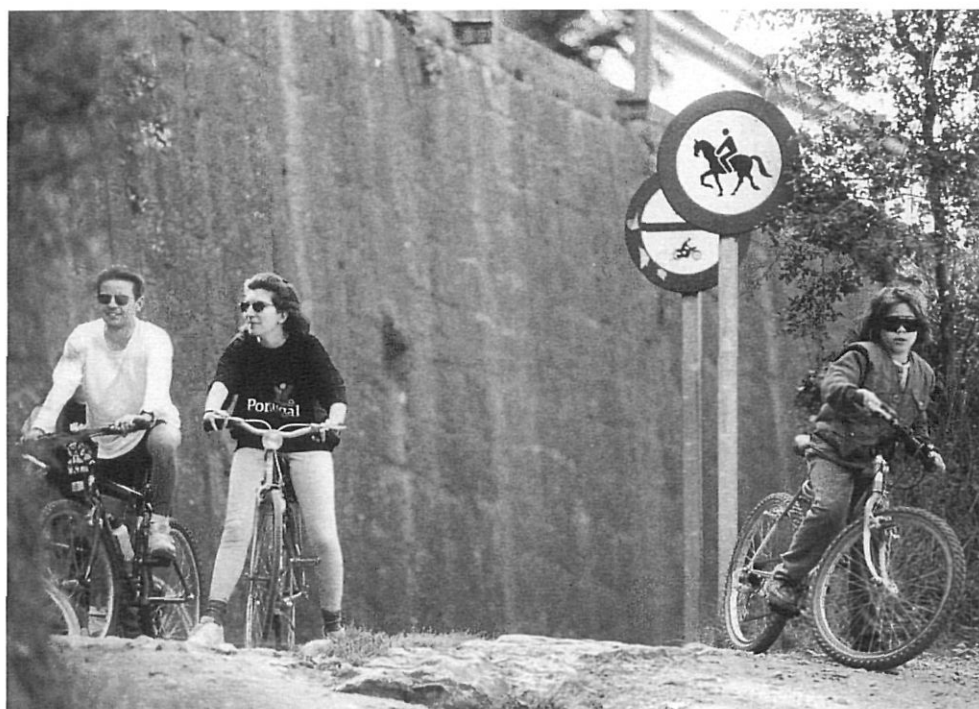
«Les traces dels carrilets»

La delegació a Girona del Col·legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya va publicar l'any 1982 un estudi basat en la recuperació dels antics traçats i camins dels carrils de via estreta de les nostres comarques: *Les traces dels carrilets gironins. Propostes d'aprofitament*. És el resultat del sisè curs de l'Escola d'arquitectura, al 1978-79, en què el Laboratori d'Urbanisme va dirigir un taller on van començar els treballs que van desembocar en aquesta publicació. Els arquitectes Pau Batlle, Oriol Clos, Carme Fiol,

Montserrat Hosta, Josep Parcerisa, Miguel Ruano, Maria Rubert, Margarita Urbano i Josep Anton Val eren el grup d'estudiants que aleshores van constituir el Taller d'Urbanisme.

Manuel de Solà-Morales, catedràtic i director aquell curs del Laboratori d'Urbanisme de Barcelona, i un dels directors dels treballs, hi explicava com aquest mitjà de transport tradicional i ben arrelat a la idiosincràsia dels nostres pobles va permetre amb la seva desaparició de «disposar de les llargues faixes de terreny públic». Es tracta, com diu ell mateix, d'«un passeig d'Olot al mar». I realment, i sorprenentment, és així de senzill i profund al mateix temps. Des de Girona sortien fins a quatre línies cap a Palamós, Banyoles, Olot i Sant Feliu de Guíxols. Però de totes quatre, la de Sant Feliu i la d'Olot «són les que han deixat una empremta física més notable». Per aquest motiu, el treball estava centrat en aquestes dues línies a Girona, «encara amb plena presència com a estructura territorial». De Solà-Morales ja hi parlava del fet que «la possibilitat d'ordenar uns itineraris regionals és l'atractiu més important d'aquestes línies», i ara permeten el seu gairebé total aprofitament. «És una opció mínima, de cost reduït, com a seguit de passeigs ciclistes i eqüestres, també per a vianants i vehicles lleugers –amb replantació d'arbres i formació de places al llarg dels terraplens–, els quals, travessant túnels i ponts, enllacin una vila amb l'altra. Aquesta cadena de passeigs trobaria en cada estació un edifici aprofitable i un espai ample de connexió al poble, i per la seva pendent mínima i constant pot convertir-se en un element de composició paisatgística d'extraordinari interès», afegia el catedràtic.

Les línies ferroviàries van néixer durant la segona meitat del segle passat de la necessitat de «comunicar avantatjosament» les zones que realitzaven «activitats i usos més intensius». I, deixant



de banda el «passadís tradicional de Girona a la frontera», van desenvolupar uns traçats que el complementessin, amb l'objectiu de comunicar les estacions de Girona i Flaçà amb l'eix Barcelona-frontera, reduint els costos d'implantació. A part de l'àrea metropolitana de Barcelona, no hi havia cap més zona de Catalunya que disposés d'un «conjunt de línies tan estructurades territorialment en el moment de màxima competitivitat dels ferrocarrils». La xarxa bàsica de camins de ferro de via ampla de Catalunya es va construir entre 1860 i 1885. Els de via estreta –carrilets, tramvies i cremalleres– corresponen a un període posterior, i van servir per estructurar el país amb la connexió dels diferents punts amb ciutats ja «servides per la xarxa de via ampla», com Tortosa, Reus, Martorell, Manresa, Mollerussa, Girona o Barcelona. El de Sant Feliu, que mai no es va anomenar 'carrilet', es va inaugurar el 1892 amb la finalitat de «servir la indústria de la comarca i per facilitar les comunicacions amb Girona», com explica Josep Clara a *Trens i carrilets*. El seu traçat comprenia 39 quilòmetres i el seu servei es va tancar el 1969. El d'Olot va tenir un naixement més accidentat i va entrar en servei en diferents etapes. Inaugurats els primers trams el 1889, va desaparèixer el mateix any que el guixolenc.

La construcció del ferrocarril i de la N-II van confirmar durant el segle passat la condició de Girona com a enclau privilegiat de la connexió amb Barcelona i amb l'Estat francès, reiterada per les infraestructures viàries d'àmbit nacional des de la revolució industrial. I abans de la construcció de l'autopista A-7, les carreteres comarcals i locals constituïen la xarxa viària bàsica de comunicació d'aquesta àrea. De manera paral·lela, però, els ferrocarrils de via estreta van esdevenir d'una importància cabdal en les relacions de tot el territori: la interco-

municació comarcal. Constituïen unes infraestructures que, en el seu moment, van accentuar «el funcionament de Girona com a capital regional». La seva funció era comunicar el port tradicional de mercaderies, Sant Feliu de Guíxols, amb la capital interior, a través de les poblacions sureres de Cassà i Llagostera; unien Palamós i Palafrugell travessant el Baix Empordà per la capital de la comarca, la Bisbal d'Empordà, i enllaçant les diferents ciutats industrials del litoral. I l'objectiu del de Banyoles era «relacionar el centre urbà tradicional més proper a Girona». Olot, en canvi, és la ciutat més important de les contrades muntanyenques i «l'estratègia del traçat per la vall del Ter reforça la connexió de les poblacions d'industrialització vuitcentista amb Girona».

La ruta Girona - Sant Feliu de Guíxols

La Ruta del Carrilet de Girona a Olot només és l'inici d'un procés de recuperació d'un itinerari que permetrà connectar les comarques d'interior amb les de la costa, i que fins i tot podria arribar al Pirineu. El primer pas per arribar al litoral és la remodelació de la ruta del ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Girona exclusivament també per a vianants i bicicletes. Ja el 1991 es va constituir el consorci per celebrar el centenari d'aquesta línia. «I alhora ja es va plantejar la possibilitat de recuperar el traçat de la via com a carril de bicicletes. Es va acordar que els ajuntaments preservessin el recorregut dins la planificació urbanística local com a béns de domini públic, i es van iniciar els tràmits per reconvertir-lo i poder utilitzar-lo», diu l'alcalde de Sant Feliu de Guíxols, Antoni Juanals, president del Consorci de la Via del Tren de Sant Feliu de Guíxols a Girona. El que era el consorci



del centenari s'ha convertit, doncs, en el Consorci de la Via del Tren, format pels vuit ajuntaments per on passa, amb l'objectiu de gestionar el carril per reconvertir tot el traçat i arribar fins a Girona. «Durant la canalització de la portada d'aigües al Pasteral es va consolidar la majoria del traçat, i es va aprofitar aquesta obra per adequar les parts de la via del tren, segons exposa l'alcalde guixolenc: «Un tram molt significatiu és el de Santa Cristina d'Aro a la costa de l'Alou, que ja és transitable al cent per cent. Es va aprofitar l'exposició pública del projecte d'ordenació del vial d'enllaç de l'Alou per demanar a Carreteres que l'incloués, cosa que també s'ha executat». Una part de la via del tren originària s'ha perdut amb aquestes obres, però la possibilitat del carril s'ha mantingut i passarà pel costat. Altres ajuntaments han fet arranjaments mínims.

Aquesta ruta és una acció paral·lela amb Olot, perquè es pretén connectar-les totes dues, i, amb 33 quilòmetres, té el següent recorregut: Sant Feliu de Guíxols, Castell-Platja d'Aro, Santa Cristina d'Aro, Llagostera, Cassà, Quart, Llambilles i Girona. «Fins a l'Alou ja es pot circular i fins a Llagostera dependrà de quan es faci el desdoblament fins a l'Alou, que també coincideix amb la via del tren. Entre Llagostera i Cassà també s'hi pot passar, però queda tallat en un tram que és un camí ral, i s'hauria de pensar una solució, ja que no hi ha via. De Cassà a Quart falten dos trams, i fins a Girona passa el mateix. És la part més afectada i on caldrà buscar alternatives», anuncia Juanals. La connexió amb Girona convertirà la ruta global en una de les més llargues i interessants d'Europa. Tots vuit ajuntaments van acordar sol·licitar a la Diputació que encarregui la redacció del projecte de remodelació. D'altra banda, l'Associació de Naturalistes de Girona també s'ha integrat al Consorci.

La ruta Ripoll - Sant Joan de les Abadesses

A tots aquests itineraris s'hi ha afegit encara un altre projecte, la recuperació de la línia fèrria Ripoll-Sant Joan de les Abadesses com a camí verd. «S'ha programat una acció per fer un passeig. El projecte s'ha valorat al voltant dels cent milions, finançats amb una subvenció de la UE de 42 milions; la resta depèn dels pressupostos dels dos ajuntaments», afirma Josep Miquel, regidor d'Urbanisme de Sant Joan de les Abadesses.

La Ruta del Ferro comença al desviament de Ripoll, en un tram urbà, i continuaria per la via del tren fins a l'estació de Sant Joan, on hi ha projectat un parc urbà. Està previst que arribi fins al moll de càrrega de carbó de les mines Surroca, ara en desús. És un trajecte d'uns trenta quilòmetres, i per al seu manteniment hi ha el projecte de cessió a organitzacions de defensa de la natura, perquè se'n facin càrrec i donin ús a l'edifici de l'estació amb la creació d'aules de natura i la plantació de 3.000 arbres. L'Escola Taller de Ripoll, dins el seu programa, tenia previst començar el mes de febrer passat l'obra de desbrossar el camí i netejar-lo de bardisses, a més de la reparació d'esllavissades. Miquel assegura que «es tracta d'una important zona d'espai natural de molt interès per la flora i la fauna», la qual cosa permetria «adequar per a la seva visita un mirador de la natura».

D'altra banda, és remarcable també la petició de l'Ajuntament de les Preses a la Diputació de cara a la creació d'un altre carril per a bicicletes. Aprofitant les obres de reforçament del ferm que aquesta institució té previstes a la carretera de Sant Privat, el consistori ha sol·licitat que s'adeqüi un traçat paral·lel al comprès entre el municipi de les Preses i l'escola Verntallat, situada al terme de la Vall d'en Bas.