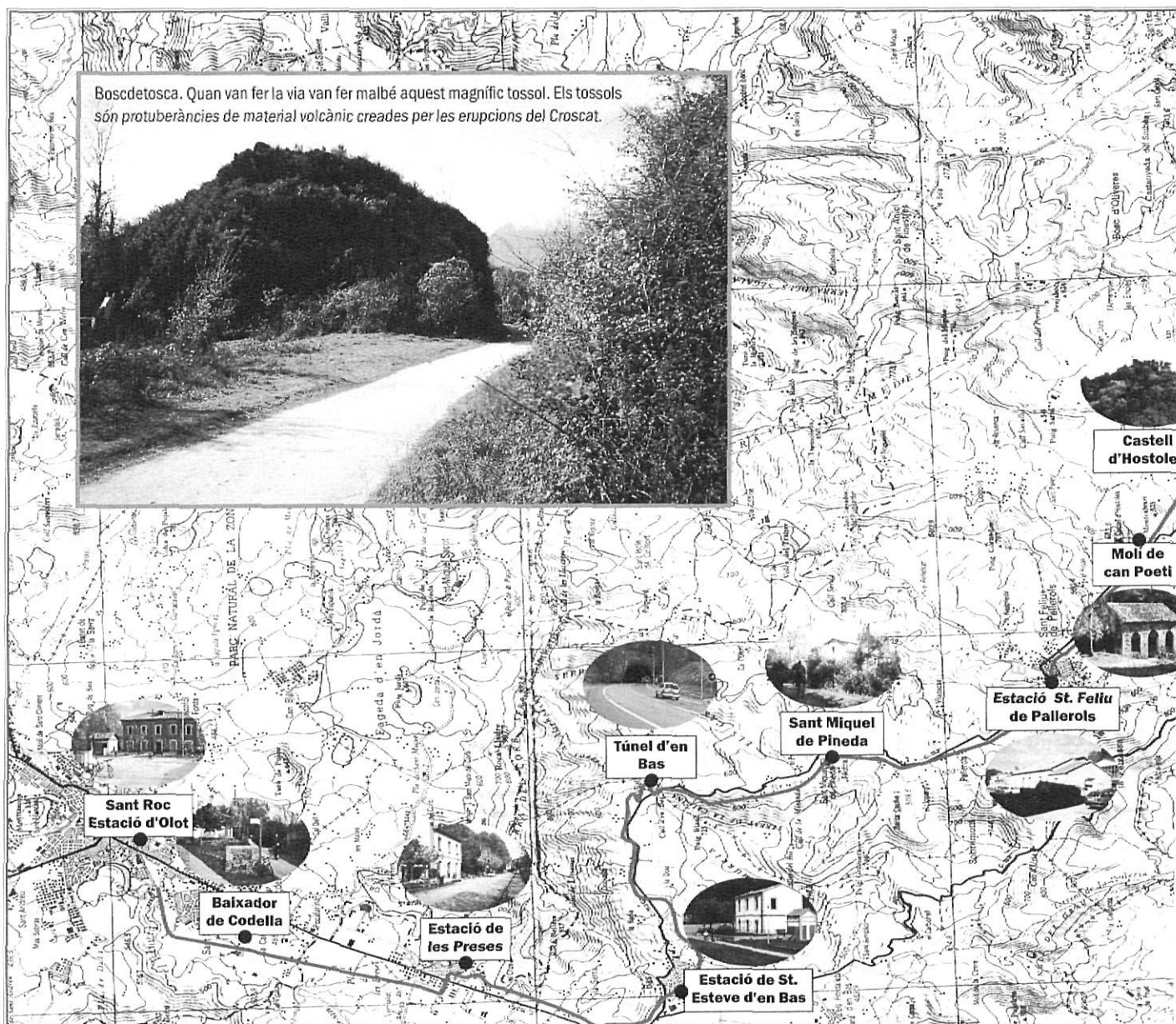
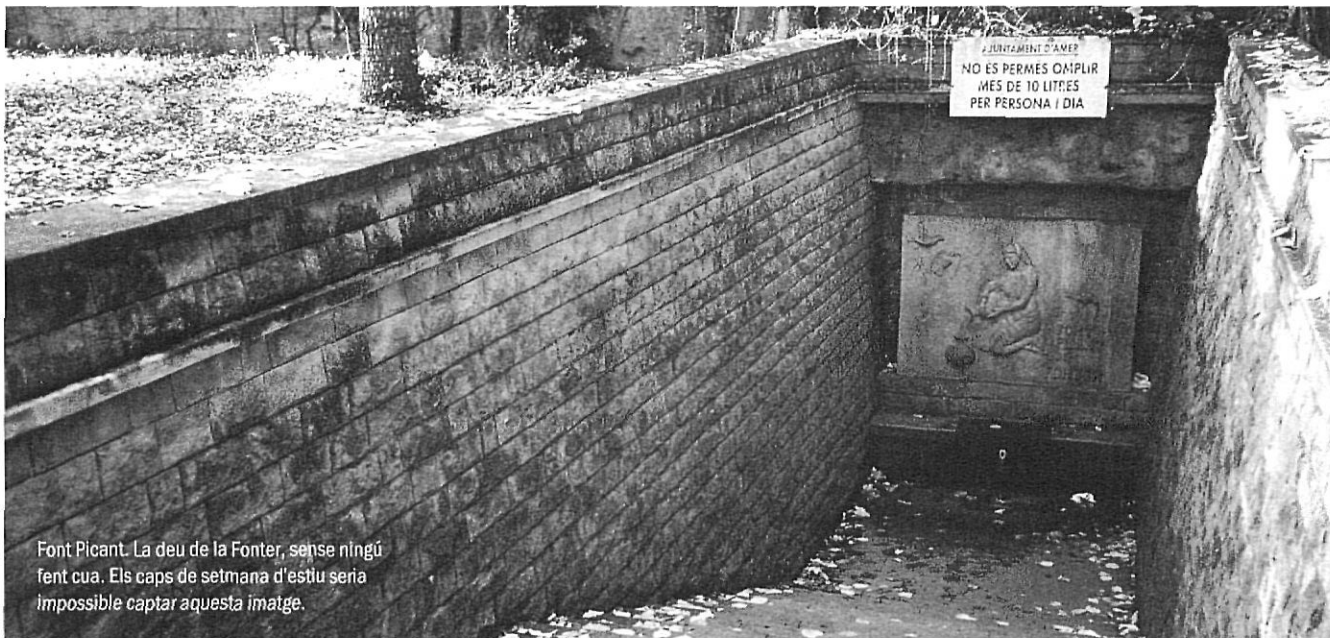


# Treball *de* redacció

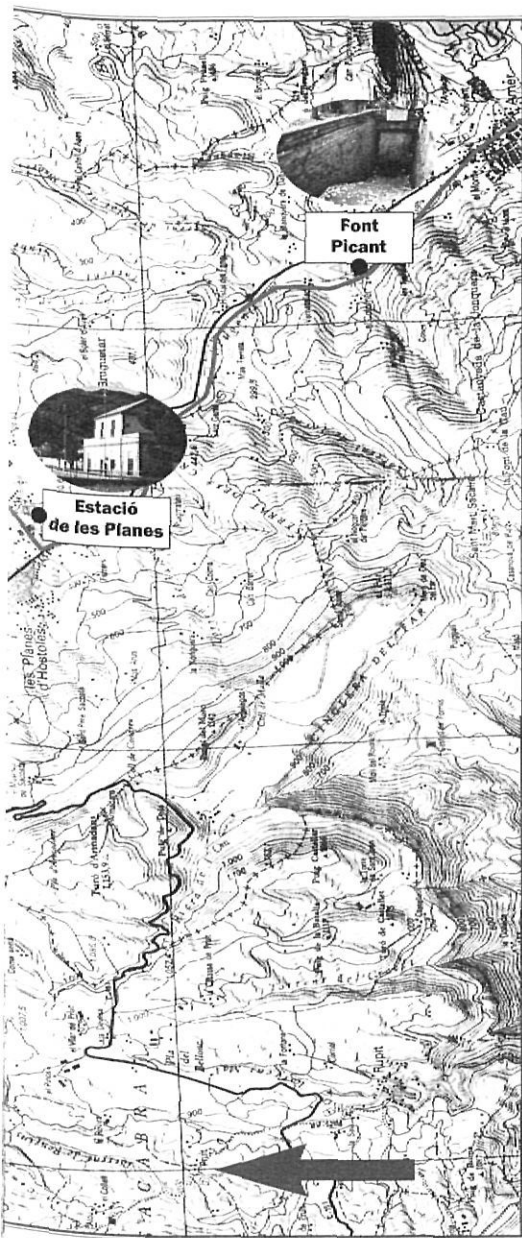
## Del carrilet al bicicarril Pel Brugent i per la ruta del tren petit (Amer-Olot)

Text i fotos : Ramon Esteban Pagès





Font Picant. La deu de la Fonter, sense ningú fent cua. Els caps de setmana d'estiu seria impossible captar aquesta imatge.



La segona part de la passejada pel carril bici ens portarà d'Amer fins a Olot. Deixem la plana del curs mitjà del Ter i penetrem a la conca del Brugent. Travessar la vall d'Hostoles i entrar a la Vall d'en Bas és un dels plaers més grans que l'ésser humà pot regalar al seus sentits. Al llarg de l'antic camí del tren trobarem molts punts d'interès, com ara restes de l'arquitectura ferroviària que encara estan força ben conservades.

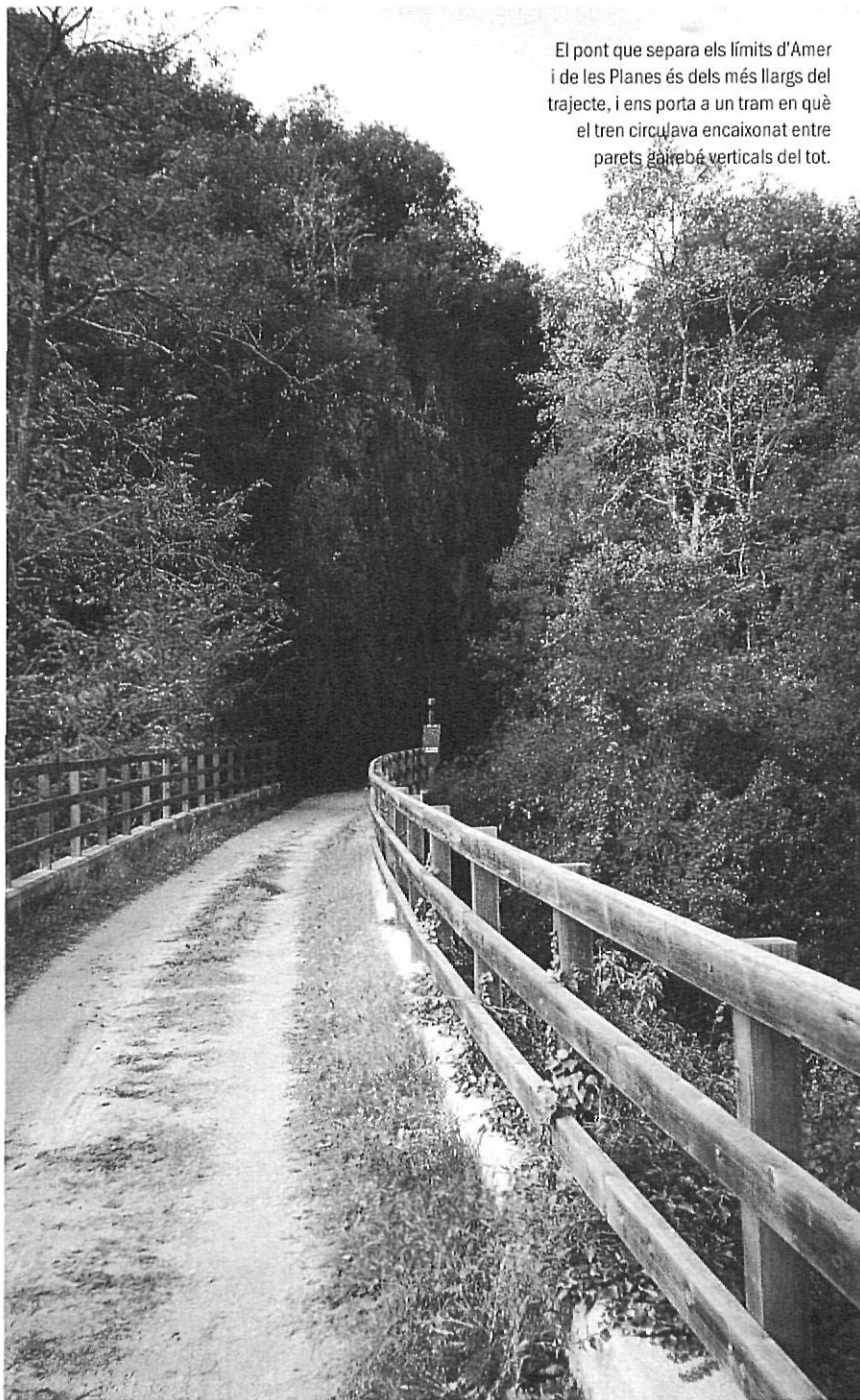
### La font Picant d'Amer

La primera etapa de l'excursió ens va situar a l'estació d'Amer, just a la meitat de l'antic traçat ferroviari. Passar per aquesta vila de la Selva i no aturar-nos una estoneta a la font Picant (km 26,7) és gairebé un pecat. Un camí, a mà dreta, que agafarem un cop haguem deixat de vista el nucli del poble, ens hi menarà. És propietat privada de l'empresa Fontaner, i per arribar-hi haurem de travessar els afores de l'embotelladora. La famosa font és al capdavant d'unes escales de pedra, en una agradable àrea de bosc. Els caps de setmana sol haver-hi molta gent. Un cartell adverteix que no et pots endur

més de deu litres per persona i dia, però en realitat de tant en tant et trobes amb gent que sembla que carreguin per a un regiment. Caldrà armar-nos de paciència. En qualsevol cas, el paratge és molt bonic. Ens el podem imaginar en l'època del carrilet. A dalt, on hem deixat la pista, hi havia un baixador —amb un quiosc per despatxar els bitllets—, molt utilitzat sobretot els estius i els caps de setmana. Junt amb una part de l'andana, es conserven les restes d'una barana de pedra que et donen una idea de com devia ser aquell espai. La gent de tot arreu anava a la font Picant a fer berenars i ballades de sardanes. A pocs metres d'allà, i fins als anys 60, hi havia hagut un hotel i una zona de casetes per als estiuejants (no ho confonguem amb *turistes*) de la gran ciutat. El paisatge proper a la font es completa a la part superior amb la casa pairal de can Colomer, en els límits de la qual hi ha la capella de Sant Marçal.

### Les Planes d'Hostoles

Entre la font Picant i el nucli de les Planes travessarem una bonica zona de bosc. A l'estiu, aquest indret és molt agradable perquè la calor gairebé no hi entra. El tram de 8,5 km



El pont que separa els límits d'Amer i de les Planes és dels més llargs del trajecte, i ens porta a un tram en què el tren circulava encaixonat entre parets gairebé verticals del tot.

entre les estacions d'Amer i de les Planes és molt ric en elements arquitectònics originaris del tren. Passarem per nou ponts, que salven els torrents que baixen cap a la vall. El tros més espectacular és just al límit dels dos termes municipals: un pont amb corba, d'uns 60 metres, «vigilat» per les cingleres del Far, ens porta per un pas estret, practicat a la penya, de manera que circularèm una estona encaixonats entre dues parets molt altes, gairebé verticals del tot.

Quan ja vegem les cases de la vila garrotxina, fixem-nos, a la dreta, en les restes d'unes tanques de pedra. Són els límits de la torre Els Til·lers, una casa senyorial imponent, magnífica. És la casa, d'estil modernista, que va aixecar Pere Dusol a sobre de la seva fàbrica de filats, oberta el 1886. Per veure-la bé, caldrà que sortim del bicircarril i fem uns quants metres de la C-152 en direcció a Amer. Els Til·lers no és l'únic vestigi modernista de les Planes: si

enfilem la mateixa carretera, però en direcció contrària, al final de la recta que travessa el poble veurem les escoles. Sortosament, la restauració de què van ser objecte va respectar la majoria d'elements arquitectònics, inclosos els rètols de pedra que assenyalaven que els nens i les nenes havien d'anar en aules separades.

L'estació és a l'altre costat de la carretera. Per on passarem és l'exterior de l'antic complex —de planta i pis, però petit—, perquè el traçat antic ha quedat amagat sota la pista poliesportiva que hi ha a l'altre costat de l'edifici. L'estació es fa servir de local de serveis de la zona esportiva.

Tot just sortir de l'àrea de l'estació creuarem de nou el riu Brugent per un pont curt i molt alt. Aturem-nos un moment a contemplar el desnivell. L'aigua baixa encaixonada i, quan ha plogut molt, fa impressió. Aigües amunt, veurem les restes d'un molí —can Poeti— que precisament aprofitava la força del Brugent. Ara està fet una ruïna.

### El castell d'Hostoles

Seguidament, el carril comença a «picar» cap amunt, perquè som als contraforts del Montcalvari. De fet, des d'Amer el desnivell comença a fer-se notar. A l'hivern, si hi circulem en bicicleta quan el sol ha fet desglaiçar el terra, una lleugera capa de fang accentua encara més la sensació que anem pujant.

Quan vegem la carretera asfaltada de Cogolls, si som a l'estiu i ens ve de gust una remullada, no ens hi pensem gens ni mica: sortim del carril, agafem la carretera a mà dreta i, uns tres-



cents metres amunt, desviem-nos cap a un caminet que haurem de fer a peu. Trobarem unes gorgues embolcallades per l'ombra del bosc. Amb mitja hora en farem prou per arribar-hi, banyar-nos breument i recular.

Tornem al carril bici. Quan haguem passat per darrere del cementiri de les Planes trobarem senyalitzat, a la nostra dreta, el sender que s'enfila cap al castell d'Hostoles. Per pujar-hi és millor deixar la bici a baix, perquè el caminet és estret i costerut. Presidit per una gran senyera, el castell avui és poc més que un piló de ruïnes. Però quines ruïnes! La història d'aquesta part de Catalunya s'explica, en bona mesura, a partir d'aquesta vella fortificació. La tenim documentada des del segle XI, i era la principal fortale-



L'estació de les Planes és senzilla però ben conservada. Les vies passaven per on ara hi ha la pista esportiva.

sa de les tres que hi havia a la zona, junt amb els castells de Colltort i de Puig-alder. El senyor d'Hostoles va ser l'amo de tota la vall almenys fins a principi del segle XV. El cabdill remença Francesc de Verntallat s'hi va fer fort i el va convertir en el seu quarter general durant la guerra civil del segle XV, fins que la

sentència de Guadalupe va portar la pau. Es pot dir, per tant, que el castell d'Hostoles va ser un dels principals punts estratègics de la guerra remença. Últimament s'hi han fet feines de restauració i ha estat l'escenari d'actes commemoratius de la revolta dels remences, de la qual la vall d'Hostoles va ser el principal escenari.

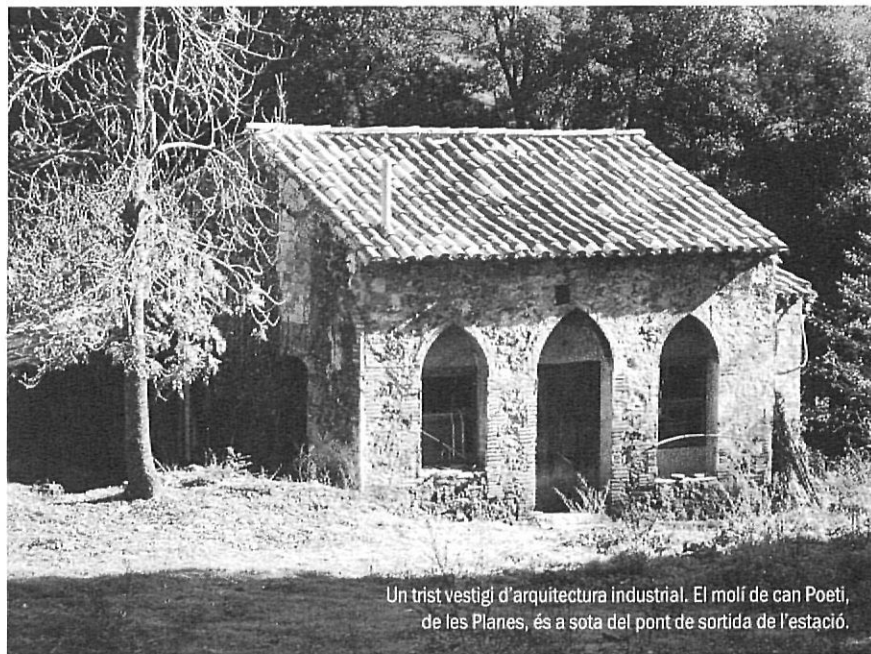


Torre Els Til·lers. El fundador de can Dusol la va fer aixecar seguint els cànons de l'arquitectura modernista. És la joia del viatge.

### Sant Feliu de Pallerols

Situats una altra vegada al nostre camí, passarem per sota de dos ponts de la carretera. El primer, petit i bastit amb rajola, és el que originàriament salvava el pas del tren. Encara guarda, a la volta, la negror de tant de sutge que la màquina hi va anar deixant. El segon, molt llarg i construït a còpia de formigó, correspon a la C-152 nova.

Els pròxims quilòmetres són fantàstics per a la vista. Després de superar un pas canadenc, circulem per l'esquerra del Brugent, i entre nosaltres i el riu hi ha uns prats que són una temptació. El paratge idíl·lic s'acaba quan creuem un altre pas canadenc. Quin contrast amb l'aspecte llastimós de l'àrea de



Un trist vestigi d'arquitectura industrial. El molí de can Poeti, de les Planes, és a sota del pont de sortida de l'estació.

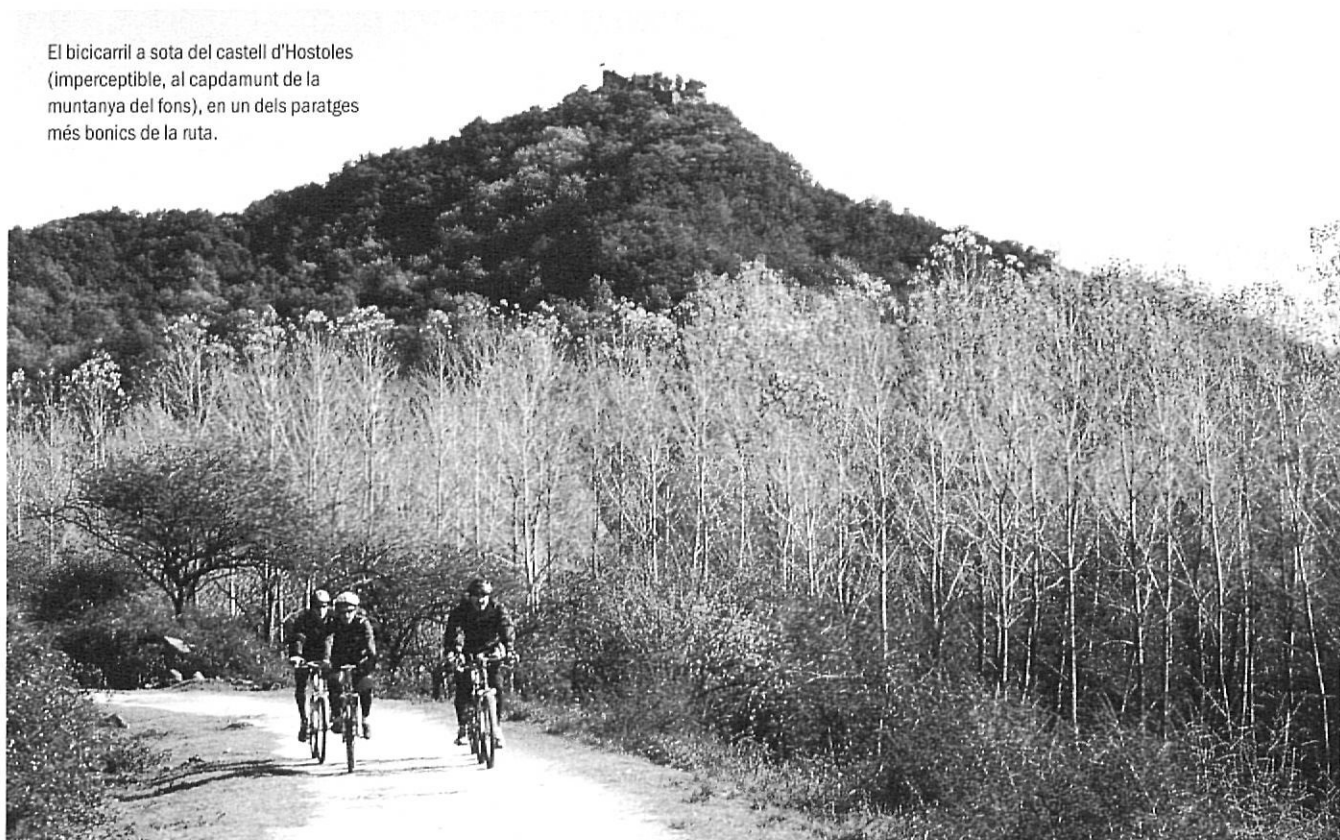
l'estació que trobarem ben aviat! Hi arribem un cop hem passat pel petit túnel urbà que salva el carrer que porta cap al centre de la vila.

L'edifici de l'estació és senzill, sense pis superior. Es troba totalment deixat, i els voltants, sense urbanitzar, han esdevingut un desordenat aparcament de cotxes i

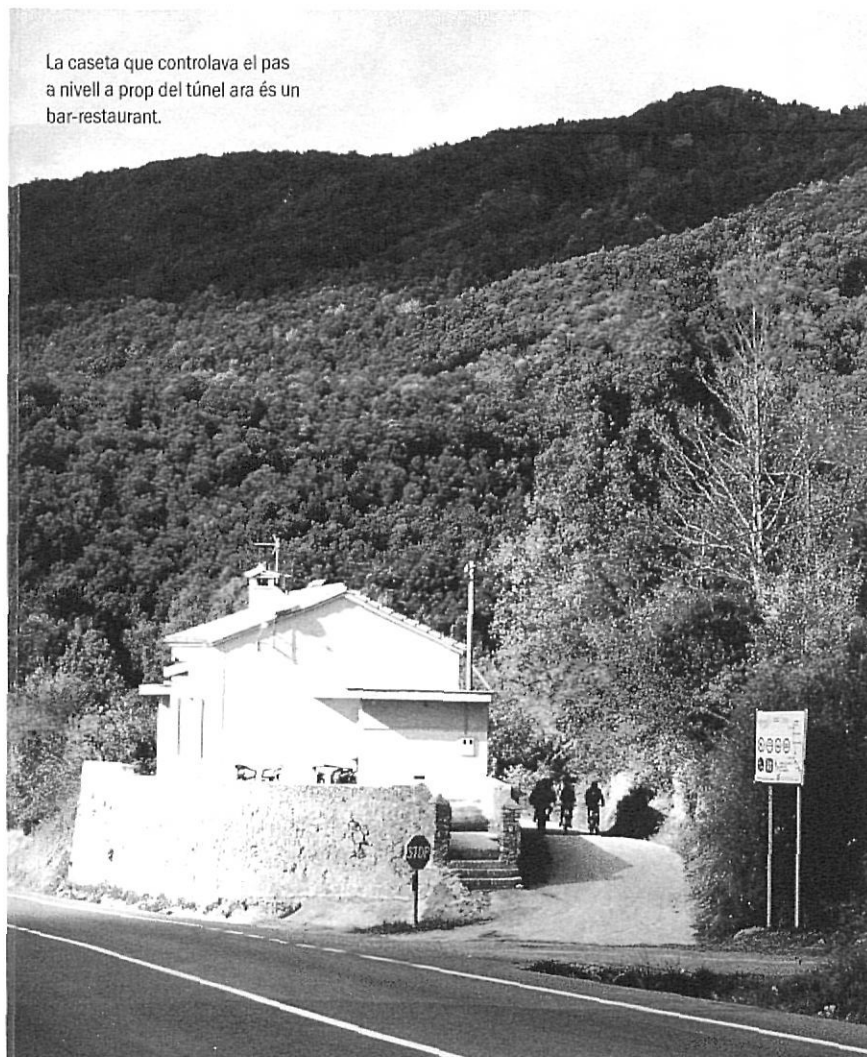
camions. Fins i tot hi ha vehicles abandonats.

Si tenim temps, anem fins al centre. Sant Feliu ha sabut conservar bona part dels edificis de la sagrera, el barri medieval que estava sota la jurisdicció de l'església. Si eres un fugitiu de la justícia, a la sagrera podies trobar-hi refugi.

El bicicarril a sota del castell d'Hostoles (imperceptible, al capdamunt de la muntanya del fons), en un dels paratges més bonics de la ruta.



La caseta que controlava el pas a nivell a prop del túnel ara és un bar-restaurant.



### Sant Miquel de Pineda

Carril bici amunt, travessem el rec del Claperol per un viaducte d'uns 30 metres. El següent punt d'interès és Sant Miquel de Pineda. Primer, a la nostra dreta, ens fixarem en les restes de l'andana –modesta– del baixador. Les rajoles estan força fetes malbé: són la prova que aquest tram, com la major part del traçat Girona-Olot, és freqüentat per cotxes, cosa que, sobre el paper, està prohibida. De fet, tampoc hi podrien passar motos, ni cavalls. Però hi passen, i molt sovint. Com que no hi ha ningú que vigili, l'incompliment de la normativa es fa sistemàticament i amb total impunitat. Al cap d'uns metres, trobem l'església de Sant Miquel. L'edifici és d'origen romànic (la datació és del segle XI), però les estructures més reculades estan amagades per una sèrie de modificacions posteriors. El seu aspecte general és força lamentable. Havia estat la seu d'una parròquia, quan Sant Miquel de Pineda era un veïnat amb molta vida. Després de la despoblació de les cases de pagès de la zona, ara algunes es recuperen

com a segones residències. L'església, per la seva banda, ha quedat integrada en una casa de pagès.

Si disposem de temps, aprofitem per escapar-nos cap a Sant Iscle de Colltort (cal agafar un trencall convenientment assenyalat,

que haurem trobat just abans de veure l'andana del baixador). Ja som a la zona volcànica de la Garrotxa, i tenim l'oportunitat de conèixer els volcans de can Tià i Font Pobra.

Un cop tornem a l'antic camí de ferro, i abans de començar a pujar el coll d'en Bas, veurem a la nostra dreta, a l'altre costat del riu, el Franc. És una antiga masia, d'origen molt remot, que els últims anys ha estat reconvertida al sector terciari. Primer va ser un popular bar i restaurant, i ara és una casa de colònies.

### El coll d'en Bas

Som al final de la vall d'Hostoles. Era un indret gairebé bucòlic que la recent instal·lació d'una antena de telefonia mòbil, enorme i visible des de tot arreu, ha espatllat

L'estació de Sant Felju de Pallerols. Junt amb la de Bescanó, la més abandonada de la línia.







Sant Miquel de Pineda. L'església ha quedat adossada a una casa de pagès. Malgrat que està prohibit, els cavalls transiten pel carril bici.

per sempre. El soroll del motor que hi ha a la base de l'estructura completa el panorama.

El tren salvava aquest punt muntanyós (el Serrat de la Calcina) amb un túnel de 250 metres. Va ser, sens dubte, l'obra més dura de tota la línia. Les cròniques de l'època expliquen que hi van treballar cinquanta homes, repartits en dues brigades, una a cada extrem. Van tardar cinc mesos a fer la calada, és a dir, a trobar-se a l'interior. La carretera C-152 passava per dalt, al coll. Quan van arreglar-la, van aprofitar el vell túnel, de manera que el carril bici es va haver de desviar cap a l'asfalt, coll amunt. No és recomanable fer drecera pel túnel perquè, tot i que està il·luminat, es corre el perill que els conductors no et vegin.

Quan siguem dalt del Collet (és el punt més alt de tota l'antiga línia, amb 587 m) tindrem una magnífica panoràmica de la Vall d'en Bas, amb els cims del Puigsacalm al fons. Aprofitem per guardar aquest paisatge a la nostra memòria, abans que el túnel de Bracons i els accessos no el trinxin! Ja de baixada, travessarem el modest veïnat de Vilalloga, que inclou la casa de l'antic peó de carretera, ara aprofitada pels caçadors com a punt de trobada. Al final del pendent, quan deixem l'asfalt i recuperem de nou el traçat del tren, passarem al costat de la caseta dels vigilants del pas a nivell.

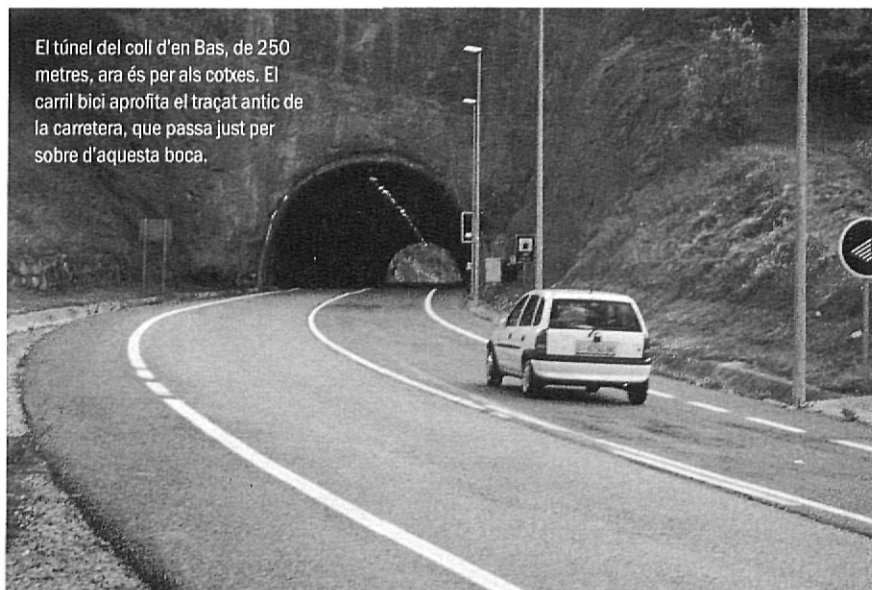
Hi havia uns masovers que combinaven la vigilància del tren amb el cultiu d'uns horts. Com que de l'horari no se'n podien fiar gaire, els guardabarreres estaven a l'aguait del xiulet de la màquina. Si el tren venia d'en Bas, com que pujava asfixiat, tenien molt de temps per tancar la carretera, però quan sortia del túnel —que és a tocar—, com que el comboi anava muntanya avall, sovint havien d'anar comes ajudau-me, segons explicaven els últims masovers. Fa pocs mesos, aquest petit edifici s'ha convertit en bar-restaurant. Si hi passem el cap de setmana, haurem de prestar atenció en aquest punt del carril bici perquè els cotxes hi campen al seu aire

## En Bas

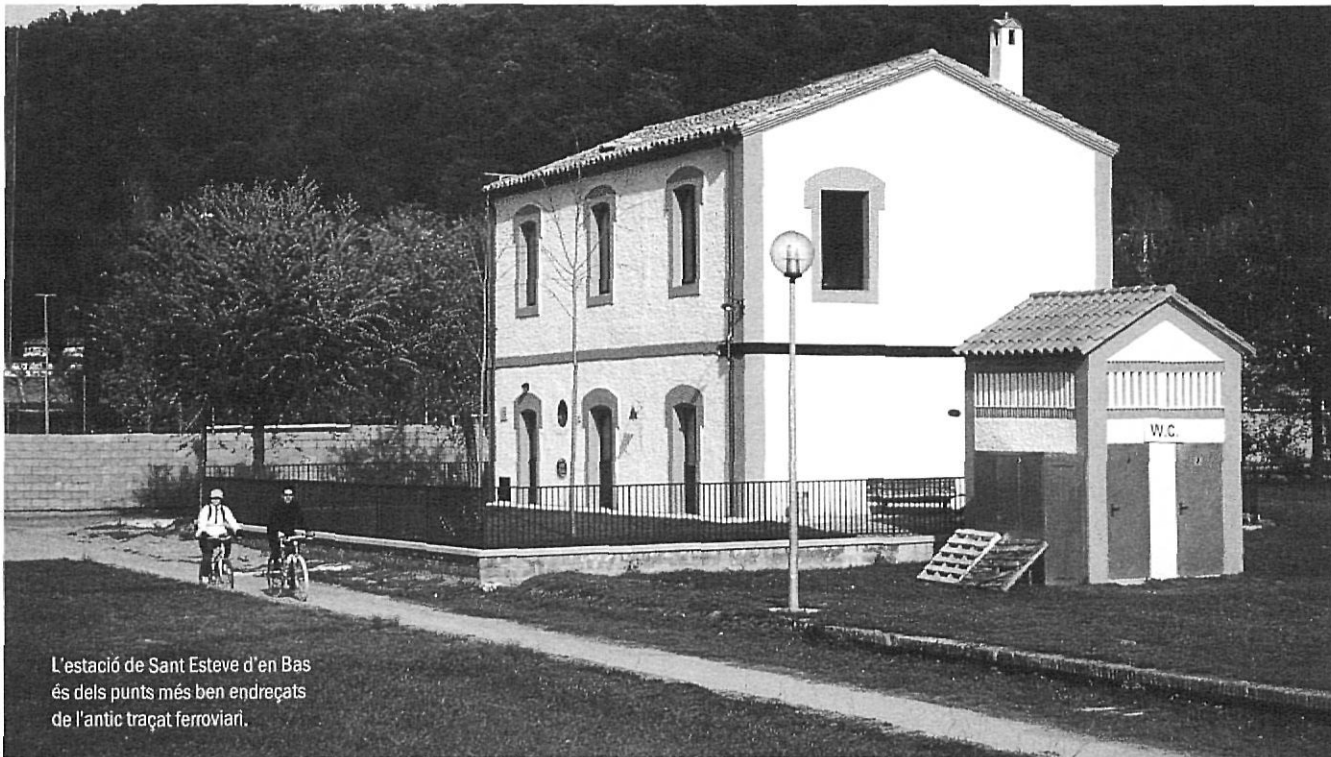
Anirem baixant fins al nucli de Sant Esteve d'en Bas. L'antiga estació és un edifici modest que complementen un parell de casetes de serveis. Tot plegat fa goig. L'Ajuntament la va restaurar i actualment és una llar d'infants. A tot volt hi han fet una zona enjardinada. També hi ha una font, que ens pot ser molt útil per acabar de fer camí. L'estiu del 1994 aquesta estació va ser l'escenari de la primera trobada d'exferroviaris del carrilet. La van organitzar amb motiu d'una exposició itinerant que va muntar el consorci que gestiona el carril bici. La fotografia de grup dels veterans, amb la façana de l'estació de fons (en aquell moment, encara per restaurar), feta per Melcior Teixidor, ha esdevingut un entranyable record i una imatge clàssica a l'hora d'evocar el vell tren.

## Les Preses

L'antic camí del tren passa per sota de la C-152 a través d'un altre pont original del ferrocarril. Ja a la



El túnel del coll d'en Bas, de 250 metres, ara és per als cotxes. El carril bici aprofita el traçat antic de la carretera, que passa just per sobre d'aquesta boca.



L'estació de Sant Esteve d'en Bas és dels punts més ben endreçats de l'antic traçat ferroviari.

plana de la Vall d'en Bas, dins del terme de les Preses, un trencall molt ben senyalitzat ens convida a pujar a Xenacs. Són uns emprius que la dècada passada l'Ajuntament va anar transformant en una zona de lleure. Si tenim temps, pugem-hi. Des del mirador de Xenacs mateix o, encara millor, des del Puig Rodó, es contempla una panoràmica excepcional: la Vall d'en Bas, la fageda d'en Jordà, alguns volcans, les parets del Puig-sacalm, la barrera del Comanegra i el pic de les Bruixes, el Canigó al fons de tot... I si ensopeguem un dia net, veurem el mar. La pujada fa 5 km. Per la festa major hi organitzen una cursa per a BTT. El rècord està en uns 18 minuts, però si hi pugeu xino-xano ho fareu en una mica més de mitja hora.

Seguint pel bicicarril, just a l'entrada del nucli de les Preses tindrem a la nostra dreta una bòbila en ple funcionament, unes instal·lacions que ara com ara escassegen. Aquesta fàbrica de rajols va resistir la forta crisi del ram de fa uns quinze anys, que va provocar que la majoria es tanquessin. La recent revifada de la construcció l'ha salvada.

Uns metres més enllà trobarem l'estació. Les Preses va ser dels primers llocs a recuperar el patrimoni del carrilet per posar-lo al servei de l'ecoturisme. Actualment és un centre d'informació i la seu de diferents serveis, com ara el de lloguer de bicicletes.

Quan haguem travessat el poble –un tram especialment

perillós–, fixem-nos en unes petites construccions de fòrmigó que ens quedaran a l'esquerra, a prop de l'escola Verntallat. Es tracta de les entrades a uns refugis de la Guerra Civil. L'esplanada que veiem entre les Preses i el turó del Mallol va ser durant uns mesos una pista d'aterratge d'avions de l'exèrcit republicà.

La bòbila de les Preses és una excepció. La majoria dels forns tradicionals per fer materials de construcció han anat desapareixent.







Baixador de Codella. El van convertir en un bar, que fa mesos que està tancat. Les motos van amunt i avall d'aquest tram, sense problemes.

### Codella i Boscdetosca

Al final d'una llarga recta arribarem al veïnat de Codella, encara dins del terme de les Preses. Hi havia un pas a nivell. Una mica més enllà, a mà esquerra, es conserva l'edifici del baixador, restaurat i condicionat com a bar.

A partir d'aquest punt i fins a l'entrada d'Olot, travessarem el Boscdetosca –o Boratosca–. Una erupció del volcà Croscat, fa entre 10.000 i 11.000 anys, va cobrir de magma una extensa àrea. El paisatge que veiem aquí correspon a aquesta llengua de lava. Fins al

segle XVII era un bosc, com la fageda d'en Jordà, però la necessitat dels habitants d'Olot i rodalia va empènyer a condicionar-lo per a l'agricultura. Van talar el bosc i van retirar les pedres, que van anar acumulant en murs que separaven els camps. Aquestes estructures de paret seca (no utilitzaven cap material d'unió) sovint contenen petits habitacles, en els quals els pagesos guardaven les eines. Les protuberàncies que va «construir» el Croscat –anomenades *tossols* pels garrotxins– completaven un paisatge únic.

A principi de segle es van sen-

tir veus demanant que aquesta zona es protegís declarant-la parc nacional, però va ser en va. Als anys 80 sí que es va incloure al flamant Parc Natural de la Zona Volcànica, però el creixement d'Olot i de les Preses ja l'havia fet malbé. En general, ofereix un aspecte penós. Cabanes fetes amb materials sobrers, construccions sense planificació i el mateix traçat del tren (un dels tossols més espectaculars va ser partit per la meitat per fer-hi passar la via) han convertit aquest petit miracle de la natura en un espai caòtic.

Dins del Boscdetosca, just a tocar el carril bici, hi han construït una pista d'atletisme. Com que està dins dels límits del Parc Natural, han hagut de deixar-hi un petit bosc al mig, de manera que les instal·lacions no han estat homologades per la Federació d'Atletisme i no s'hi poden fer competicions. L'Ajuntament d'Olot tampoc no va resoldre la qüestió urbanística: la



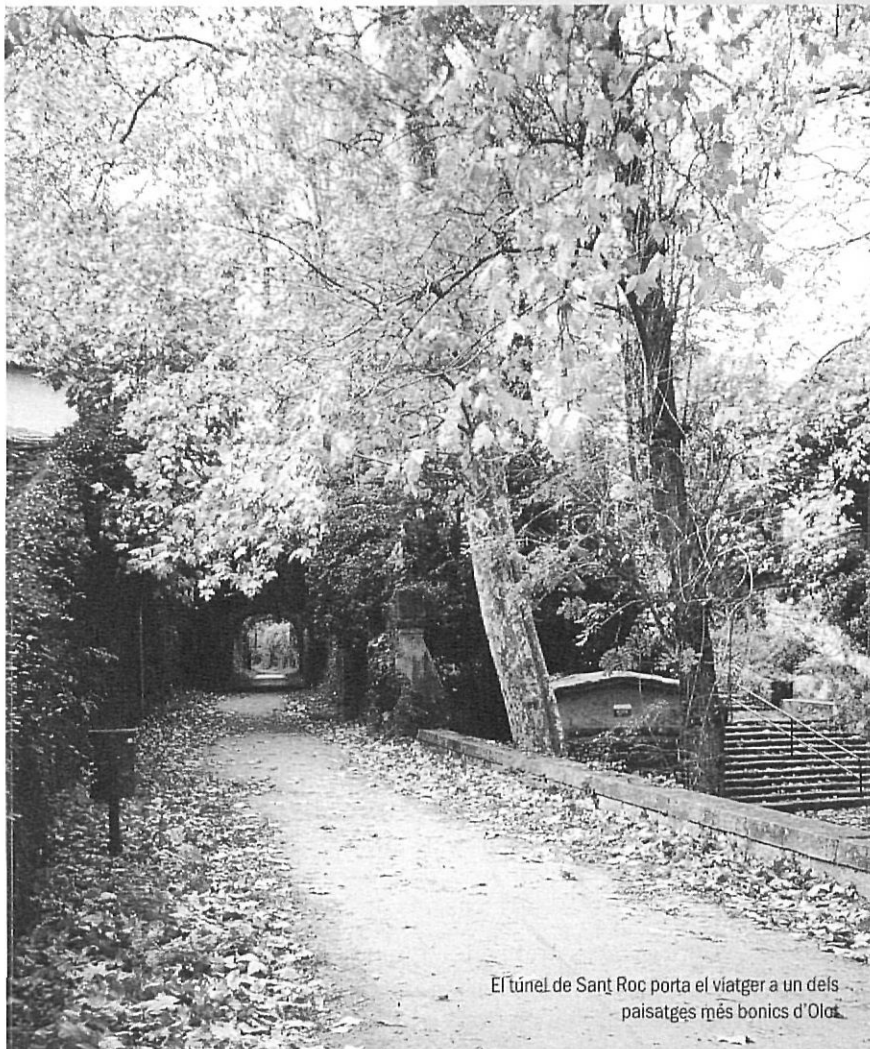
L'estació de les Preses és el centre neuràlgic del carril bici a la Garrotxa. Al seu interior hi ha diferents serveis relacionats amb l'ecoturisme.

pista –molt bonica, això sí– no disposa d'accessos ni espai d'aparcament. El pas sistemàtic de motos i cotxes en aquest tram fa que aquí el bicicarril sigui especialment desafortunat.

### La font de Sant Roc

Estem arribant al final del trajecte. L'últim quilòmetre concentra molts encants. El caminet salva el promontori de la capella de Sant Roc, al barri olotí del mateix nom, amb un túnel d'encara no 40 metres. No està il·luminat, i només fixant-nos-hi bé ens adonarem que els seus murs estan fets de paret seca, com a les feixes del Boscdetosca.

A la sortida del túnel tindrem a la nostra disposició un dels paratges més bells d'Olot, les fonts de Sant Roc. Aquests terrenys els va comprar l'Ajuntament el 1878. La font monumental que hi van construir tot seguit la va dibuixar Josep Berga i Boix, el famós avi Berga, cofundador, junt amb els germans Vayreda, del corrent pictòric conegut com l'Escola d'Olot. Fins als anys 60, les fonts de Sant Roc van tenir



El túnel de Sant Roc porta el viatger a un dels paisatges més bonics d'Olot.

molta vida, a força de festes populars i dinars i berenars familiars.

Som al quilòmetre 57. Fi del trajecte.

Ramon Esteban Pagès



L'estació d'Olot ara és un edifici polivalent. El van aixecar on hi havia cal Teix.

### Bibliografia

- BOADAS, J.; OLIVERAS, J. M. i SUNYER, X. *El Ter*. Quaderns de la Revista de Girona. Diputació i Caixa de Girona (...).
- BUCH I SERRA, Lluís. *Aproximació al creixement urbà de Salt*. Servei Municipal de Publicacions de Salt (1988).
- CANAL, Jordi. *Olot*. Quaderns de la Revista de Girona. Diputació i Caixa de Girona (1989).
- CLARA, Josep. *Trens i carrillets*. Quaderns de la Revista de Girona. Diputació i Caixa de Girona (1987).
- COLLELDEMONT, Pep. *Del Montseny a la vall d'Hostoles*. Les Guies d'El Punt (1992).
- DOU I CAMPS, Josep M. *Olot en el transcurs del temps*. Ed. Miquel Plana (1984).
- Guia del Bici-carril*. ATMA (1998).
- MALLARACH, Josep M. *Volcans*. Quaderns de la Revista de Girona. Diputació i Caixa de Girona (1989).
- NADAL I FARRERAS, Joaquim. *Girona al segle XIX*. Ed. Gòthia (1978).
- PLA, Josep. *Un país del Pirineu*. Ed. Destino (1974).
- PUJOL, D. i LLAGOSTERA, L. *La Cellera de Ter*. Quaderns de la Revista de Girona. Diputació i Caixa de Girona (...).
- TEIXIDOR, Melcior. *Adéu carrilet*. Consorci de la Ruta del Carrilet (1994).