

## Un setmanari vestit de dol

Per primera vegada, el setmanari *Presència* va renunciar a la franja vermella de la seva capçalera, el 19 de juliol de 1969, per anunciar a la portada, amb una orla de dol i un dibuix sarcàstic de Jordi Soler, la mort del tren d'Olot. Uns mesos abans, el 26 d'abril, ja havia dut també a la portada el «Rèquiem per un tren» que el poeta Josep Tarrés entonava a les pàgines centrals en memòria del difunt carrilet de Sant Feliu.

El diari *Los Sitios*, subjecte als dictats del Movimiento, va mostrar una certa independència quan van fer plegar el carrilet, però la seva veu va ser totalment ofegada quan al cap de tres mesos va tancar el tren d'Olot. *Presència*, en canvi, es podia expressar amb més llibertat. En l'editorial del número 200, del 2 de maig de 1969, al·ludia en aquests termes a l'eliminació del tren de Sant Feliu malgrat l'informe de SOFRE-RAIL: «No hi ha valgut res; ni els laments, ni els estudis, ni les propostes, ni tan sols aquest famós dictamen que ens ha costat un milió i mig de pessetes. Totes les promeses només han servit per confirmar allò de l'adagi: si vols ser ben servit, fes-te tu mateix el llit».

En el número 211, consumada la fi del tren d'Olot, el setmanari publicava un article del seu fundador, Manuel Bonmatí, i l'editorial denunciava així una llarga i fosca història de covardies, reticències i complicitats: «És molt divertit: quan passa un fet així, no existeix mai un responsable. És una oficina de Madrid la que dóna una ordre, i el tren plega, i prou. No sabem pas cap a on dirigir-nos. A l'oficina de procedència diran que "son órdenes superiores". I els superiors diran que a ells això no els incumbeix. Quan és hora de posar medalles, de pronunciar grans discursos o de seure a la capçalera d'una taula d'homenatge, sempre es troba l'home, el jerarca, el cap visible. Quan van mal dades, tot-hom escampa guerrilles, ningú no queda afectat directament per l'assumpte, ningú no en té la competència».

Algú recordava que els trens havien mort a mans de tres catalans –López Rodó, Udina i Cruylles–, que el president de la FEVE havia estat cinc anys abans *hermano mayor* de la Setmana Santa gironina i que el vicepresident, Duque de la Victoria, era un exgovernador militar de Girona.

Narcís-Jordi Aragó

sava, tot i que insistia que ho feia des d'«una opinió personal», la necessitat de mantenir els trens. En un dels paràgrafs es destil·lava la sorpresa pel fet que la consultora francesa desestimés la unificació amb l'argument que era una solució «parcial e insuficiente para el futuro». Explica Gay que els enginyers francesos havien arribat a aquesta conclusió després d'haver estudiat els nous plans d'urbanització que preparava l'Ajuntament, els quals havien previst la supressió dels darrers quilòmetres dels ferrocarrils a la ciutat.

### El problema es dilueix

A partir d'aquella tardor, els que defensaven els trens petits només van obtenir «silencios que alarman», com els definia un ja desenganyat Victor Gay el març del 1967. És possible que l'article de Gay el motivés el coneixement de la carta que Manuel Sarasa havia enviat el 17 de gener d'aquell any al ministre López Rodó. El president de la Cambra de Comerç s'hi lamentava en aquests termes: «pasa el tiempo, las cosas empeoran y la Administración está totalmente silenciosa». La carta, de to molt dur, recriminava l'actitud que havia tingut Cruylles en l'afer: «señaló un camino y fue este exactamente el que seguimos [...] y si el

dictamen no sirve para nada ¿por qué se nos ha hecho gastar, y en favor de qué, un millón doscientas mil pesetas?». La manca de resposta als informes i als precés dels afectats contrastava amb els esforços i els diners que invertien els suplicants per conèixer quina era la situació i les possibilitats de supervivència d'aquell mitjà de comunicació. Uns mesos més tard, el 26 d'agost, *La Vanguardia* informava que la Comissió Especial de la Diputació, de la qual Sarasa formava part, havia acordat elevar a la Superioridad una proposta que fixava les condicions per les quals l'organisme

provincial assumiria l'explotació dels ferrocarrils d'Olot a Girona i de Sant Feliu a Girona (en sentit estricte, aquesta era la finalitat per a la qual havia estat creada, quatre anys

