

Treball de Recerca

Accident o sabotatge?

El descarrilament del tren d'Olot l'any 1946



Aniol Sucarrats Costa

Assessora: Glòria de Cruz

Batxillerat Humanístic-Social, 2022-24

INS La Garrotxa

Olot, 17 d'octubre de 2023

NOTA D'AGRAÏMENT

Voldria donar les gràcies a totes aquelles persones que m'han ajudat i han col·laborat en l'elaboració del treball.

En primer lloc a la meva tutora, Glòria de Cruz, per la seva atenció i ajuda al llarg de tot el treball: durant la preparació, realització i en la part final del treball. Agrair-li també les pautes que m'ha proporcionat i que m'han permès treballar de manera organitzada i coherent, i també per les eines que m'ha facilitat i que m'han sigut de gran ajuda durant la recerca. Així mateix, per la idea de la realització d'un pòdcast com a part més pràctica i didàctica.

Vull agrair el suport d'en Pep Fargas, el meu avi, que va ser la persona que em va parlar del descarrilament del tren d'Olot per primera vegada. La seva experiència en la investigació i els seus contactes m'han facilitat l'aproximació al tema i l'accés a diversos arxius i documents que m'haurien sigut inaccessibles sense la seva ajuda.

D'altra banda, vull donar les gràcies també a totes les persones a qui he pogut entrevistar, ja sigui per la seva relació amb el fet o perquè són experts dels camps que he tractat. A Antoni Bosch i Rich i Joaquim Domènech i Matilló, autors d'*El tren d'Olot: Llibre Fotogràfic*; a Josep Clara i Resplandis, historiador i autor de molts llibres relacionats amb el tren d'Olot i la Guerra Civil a Girona; a Jesús Bohigas, net del guardafrens del tren que va descarrilar; a Ivan Bustamante, net de Lluís Bustamante Camino, (a) Ramon, qui va formar part del grup de maquis del Gironès, i a Josep Murlà, historiador i periodista, familiar de ferroviaris del tren d'Olot.

Així mateix, m'agradaria agrair a tots els arxius, arxivers i persones que hi treballen, per l'accessibilitat, l'organització i la qualitat del servei que m'han ofert i que ha contribuït a donar molt més valor al meu treball.

També vull agrair a la Tona Calm que m'ha deixat l'equip de gravació per la realització del pòdcast.

Vull agrair també a totes les persones que han participat en el pòdcast: la Marta Sucarrats, en Pep Fargas i en Pedro Carrizosa.

Finalment, vull donar les gràcies a la meva família, que m'ha acompanyat i donat suport en tot moment.

ABSTRACT

This assignment named Accident o Sabotatge? is about the derailment that affected a train of the Olot-Girona line, on Sunday 19th May 1946, in its passage through Bescanó. The convoy was a non-ordinary train with 300 hikers from Grup Excursionista i Esportiu Gironí (GEiEG) going to their annual gathering in Sant Pelegrí de Cogolls hermitage in Les Planes d'Hostoles. Even though the train was full and the derailment was spectacular, there were no deaths, only a seriously injured man and some minor injuries. The news media of that moment, controlled by the Franco regime, didn't talk much about it, and they reported it as a common derailment. Nevertheless, local history and the popular opinion of the neighbours might indicate that that derailment wasn't an accident but a sabotage from the maquis, an armed anti-fascist movement that made acts all over Spain. This attack was probably aimed at another train that transported weapons and ammunition to the regiment located in Olot from Franco's army. This TDR provides an organised compilation of bibliography, hemerography, historical documentation, and oral statements from relatives of the protagonists of the derailment that can help to determine the truth of the different hypotheses of its cause.

It has also helped as a documentation for the writing of the script from the historical divulgation comic book about the Tren d'Olot from El Gamarús collection, written by Pep Fargas and edited by Olot's City Council.

RESUMEN

Este trabajo titulado *Accident o Sabotatge?* trata del descarrilamiento que afectó a un tren de la línea Olot-Girona, el domingo 19 de mayo de 1946, a su paso por Bescanó. El convoy era un tren especial que llevaba unos 300 excursionistas del Grup Excursionista i Esportiu Gironí (GEiEG) a su encuentro anual, en la ermita de Sant Pelegrí de Cogolls, en Les Planes d'Hostoles. Aunque el tren iba muy deprisa y a pesar de la espectacularidad del descarrilamiento, no hubo que lamentar ninguna víctima mortal, tan sólo un herido grave y algunos leves. Los medios de comunicación del momento, controlados por el régimen franquista, no se hicieron eco y lo informaron como un descarrilamiento común. Pese a eso, en la historia local y en la memoria de muchos vecinos de la zona se fue extendiendo la creencia de que no había sido un accidente, sino que el descarrilamiento podía haber sido causado por un sabotaje de los maquis, un movimiento armado antifascista que actuaba por toda España. El atentado iba supuestamente dirigido a otro tren cargado con armas y municiones para el regimiento del ejército franquista acuartelado en Olot. Este TDR aporta una compilación ordenada de bibliografía, hemerografía, documentación histórica y testimonios orales de familiares de los protagonistas de este incidente, que podrían ayudar a determinar la certeza de las diversas hipótesis sobre sus causas.

Así mismo, la recopilación ha servido también como documentación para la redacción del guión del cómic de divulgación histórica sobre el *Tren d'Olot* de la colección *El Gamarús*, escrito por Pep Fargas, que edita el Ayuntamiento de Olot.

PARAULES CLAU

Maquis: guerrilla that fought against Franco's regime after the Civil War in Spain. Their objective was to defeat Franco's repression.

Derailment: the act of a train leaving the rails.

Franco's regime: period in which Spain was under Francisco Franco control, after a coup d'etat and a civil war.

Tren d'Olot/Olot's train: a train that was used from 1895 to 1969. It went from Girona to Olot.

Grup Excursionista i Esportiu Gironí (GEiEG): sports club located in Girona that organized hikes, gatherings, and sportive events.

ÍNDEX DE CONTINGUTS

0. INTRODUCCIÓ.....	9
0.1 OBJECTIUS	10
0.2 METODOLOGIA.....	10
1. CONTEXT POLÍTIC, SOCIAL I CULTURAL.....	16
1.1 PRECEDENTS: LA GUERRA CIVIL ESPANYOLA EN TERRITORIS GIRONINS	16
1.2 LA POSTGUERRA I EL PRIMER FRANQUISME.....	18
1.2.1 Context cultural i social	20
1.2.2 La postguerra a les comarques gironines.....	22
1.3 MOVIMENT GUERRILLER MAQUIS.....	26
1.3.1 Definició	26
1.3.2 Influència a la província de Girona	27
1.4 EL TREN D'OLOT	29
1.4.1 Breu història del Tren.....	29
1.4.2 Característiques i funcionament.....	30
1.4.3 Repercussió i importància en la població	31
2. FETS DEL 19 DE MAIG DE L'ANY 1946	34
2.1 EL DESCARRILAMENT	34
2.2 ANÀLISI DE LES FONTS	34
2.2.1 Fonts que documenten els fets	35
2.2.2 Fonts que interpreten o donen informació complementària.	52
3. ANÀLISI DE LES POSSIBLES CAUSES.	70
3.1 HIPÒTESIS	70
3.2 RELAT DELS FETS PROVATS.....	71
4. TREN A L'AIGUA! EL PÒDCAST.....	74
4.1 GUIÓ DEL PÒDCAST	74
5. CONCLUSIONS.....	79
6. VALORACIÓ PERSONAL.....	80
7. BIBLIOGRAFIA	81

ÍNDEX D'IL·LUSTRACIONS

Figura 1. Formulari de sol·licitud de reserva de documentació i compromís de confidencialitat	11
Figura 2. Entrada de l'Arxiu Municipal de Salt. 2023. Foto autor	11
Figura 3 Entrada de l'Arxiu Històric de Girona. 2023 Foto autor	12
Figura 4. Sessió de treball a l'Arxiu del Govern Militar de Barcelona. 2023. Fotos: elaboració pròpia.....	12
Figura 5. Sessió de treball a l'Arxiu Nacional de Catalunya. 2023 Fotos: elaboració pròpia	12
Figura 6. Josep Clara Resplandis. Foto Cazarabet	13
Figura 7. Entrevista amb Ivan Bustamante al Pas del Gegant. Bescanó 2023 Fotos: elaboració pròpia	13
Figura 8. Soldats de la 43a divisió de l'exèrcit de la República arriben a Girona.Juny 1938. Font Pedres de Girona	16
Figura 9. Bombardeig per avions Savoia S-79 de l'Aviazione Legionaria delle Baleari sobre Girona. 1938. Fotografia: Pedres de Girona.....	17
Figura 10. El general Camilo Alonso Vega, comandant de la IV Divisió de Navarra, entra amb les tropes franquistes a la ciutat de Girona.1939. Fotografia: Pedres de Girona	18
Figura 11. Visita oficial del dictador Franco a Girona 1960. Fotografia: Narcís Sans Prats. Font Arxiu Històric de Girona	18
Figura 12. El Jefe del Estado, Francisco Franco, pronuncia un discurso en la inauguración del nuevo periodo de sesiones de las Cortes Españolas. 1953. Fotografia. EFE Servicios.19	
Figura 13. Milicians republicans capturats per soldats franquistes a Somosierra durant la batalla de Guadarrama. 1936. Foto Sàpiens.....	19
Figura 14 Vista general d'una missa de campanya a Olot.1939 Arxiu d'imatges d'Olot.....	20
Figura 15. La Santa Missió a Olot. Processó. ACGAX. Fons Pujol.....	21
Figura 16. Cartilla de racionament. Primer semestre 1952. Font: Real Asociación Española de Cronistas Oficiales	21
Figura 17.Capçalera de Los Sitios de Gerona. 1943. Font: Servei de Gestió Documental, Arxius i Publicacions. Ajuntament de Girona.....	22
Figura 18. Capçalera del setmanari ¡Arriba España!: semanario de la Falange Española Tradicionalista y de las J.O.N.S. Olot 1954. REGIRA. Biblioteca d'Olot. Fons. ¡Arriba España!.....	23
Figura 19. Fàbrica tèxtil de Can Sacrest. 1963 ACGAX. Fons Jordi Pujiula	24
Figura 20. La fàbrica Grober de Girona. Després de ser cremada amb motiu de la Guerra Civil espanyola. 1939 Fons Diputació de Girona.....	24
Figura 21. Esquema "EL FRANQUISME. 1939-1975 context social i cultural. Font: El·laboració pròpia	25
Figura 22. El Mas Clarà. escenari de l'enfrontament entre el grup de Quico Sabaté i la Guàrdia Civil. Foto Manuel Lladó. Font: El Punt Avui.....	26
Figura 23. Franco, representant de l'estat espanyol rep al president dels Estats Units d'Amèrica Dwight David Eisenhower a Madrid l'any 1959 . Font: El Temps.	27
Figura 24. Un oficial de la Resistència francesa ensenya a sus companeros cómo usar un subfusil en marzo de 1944. Fons: Getty Images	28
Figura 25. Recorregut de la línia Olot-Girona.Font: Pedres de Girona.	29

Figura 26. Imatge del tren d'Olot el dia del seu últim viatge 1911. Associació d'Amics del Tren Olot-Girona.....	30
Figura 27. El tren sobre el pont de la riera d'Osor.. Arxiu Benet Valentí / Ajuntament de Sant Julià del Llor i Bonmatí.....	31
Figura 28. El baixador de l'Hidroelèctrica al Pasteral, la Selva. Font: Rondaller.....	32
Figura 29. Llistat de les persones, tones de mercaderies, recaudacions, despeses... transportades pel Carrilet, ordenats anualment. Font: Salmeron, C. (1984).....	33
Figura 30 Vista actual del Pas del Gegant, indret on es va produir el descarrilament. Es pot observar el talús que també apareix en les fotografies de l'accident. Font: elaboració pròpia.....	34
Figura 31. Entrevista a Pere Gibert. Butlletí del GEiEG Girona 2000.....	52
Figura 32. Vista del revolt de la Pilastra, lloc exacte on es va desviar el rail. Actualment s'ha convertit el recorregut del ferrocarril en una via verda per a bicicletes. Font: elaboració pròpia.....	71
Figura 33. Resclosa de la Pilastra, al riu Ter, on va caure la part devantera del tren, en el descarrilament de l'any 1946. Font: Elaboració pròpia.....	72
Figura 34. Visió general de la zona del Pas del Gegant. Es pot observar el talús que protegeix la carretera i la via del tren. A baix el pas del riu Ter. A diferència de l'any 1946, el paisatge està molt emboscacat. Font: Elaboració pròpia.....	73

ÍNDIX DE FONTS I DOCUMENTS.

Document 1. Fotografia descarrilament. Fons Jesus Bohigas AMS.....	36
Document 2. Fotografia descarrilament Fons Margarita Frigolé. AMS.....	37
Document 3. Fotografia descarrilament. Fons Margarita Frigolé. AMS.....	38
Document 4. Fotografia descarrilament. Fons Editorial Efadós SL.....	39
Document 5. Document Oficial. Telegrama Xifrat. Gobierno Civil de Gerona. AHG.....	40
Document 6. Desxifrat telegrama Gobierno Civil de Gerona. AHG.....	41
Document 7. Document de notificació de la Cia del Tren d'Olot al Governador Civil de la Província, comunicant el descarrilament. AHG.....	42
Document 8. Notícia del descarrilament publicada al Diari Los Sitios el 21 de maig de 1946. Hemeroteca Diari Los Sitios.....	44
Document 9. Notificació interna de la Cia. del Ferrocarril Olot - Gerona a Narcís Bosch Palahí concedint gratificació. AHG.....	45
Document 10. Full disciplinari d' Isidre Vicens Cubarsí a la Presó Provincial de Girona. AHG.....	46
Document 11. Telegrama del Govern Civil de Girona al Director General de Presons de Madrid pel trasllat de Vicens i Domenech a la Presó Model de Barcelona.....	47
Document 12. Informe de l'alcalde de Bescanó comunicant els antecedents polítics d'Isidre Vicens. AHG.....	48
Document 13. Certificació del Juzgado Militar Especial de Accidentes Ferroviarios, reconeixent sabotatge i sobreseent la causa contra Vicens i Domenech. ANC. Fons de la Presó Model.....	49

Document 14. Fragment transcripció entrevista Jesús Bohigas on explica el relat del seu avi, guardafrens del tren descarrilat. El·laboració propia.	50
Document 15. Fragment transcripció entrevista Ivan Bustamante, on explica el relat del seu avi, membre del Maquis, sobre el sabotatge. Font: El·laboració propia.....	51
Document 16. Post publicat a la web de l'Arxiu Municipal de Salt l'any 2014 titolat "Accident o Sabotatge ». AMS.....	54
Document 17. Actualització del post del 18/2/2014 Font AMS	55
Document 18. Comentari alpost del l'Arxiu Municipal de Salt, publicat el 18 de març. AMS	57
Document 19. Fragment entrevista a Josep Murlà, familiar de ferroviaris, on explica el funcionament regular del tren d'Olot. El·laboració propia.	58
Document 20. Pàgina web de l'Associació Amics del Tren Olot-Girona. 2011. Fragment on es cita el descarrilament.	59
Document 21. Fragment d'Història i Cronologia del tren d'Olot, on es narra el descarrilament. Fons Associació d'Amcs del Tren Olot-Girona.	60
Document 22. Fragment pàgina web Història de Bonmatí on es refereix el descarrilament.	61
Document 23. Article "L'Accident del GEiEG: 50 anys" publicat al Butlletí del GEiEG, el maig de 1996.....	62
Document 24. Article "La tardor del maquis, el fracàs de les armes" d'Antoni Dalmau, publicat a Presència el 19/8/1990	63
Document 25. Citació bibliogràfica del llibre "Els maquis" de Josep Clara	64
Document 26. Citació bibliogràfica "Història gràfica del tren d'Olot" de Josep Clara	66
Document 27. Citació bibliogràfica "El tren d'Olot. Llibre fotogràfic" de Bosch, Domenech i Callís.....	67
Document 28. Requisitòria del Juzgado Militar de Gerona contra els integrants de l'escamot dels maquis.....	68
Document 29. Fotografia d'Andreu Puigbó (a) Bagastrà, cap de l'escamot del maquis.	69

ANNEXOS

ANNEX I. Imatges del fons fotogràfic de l'arxiu municipal de Salt.

ANNEX II. Articles de premsa citats a les fitxes documentals

ANNEX III. Documents relacionats amb la recerca procedents de diversos fons.

ANNEX IV. Entrevista amb en Pep Fargas i fragments del proper número de la col·lecció El Gamarús, que ha utilitzat aquest TDR com a base de documentació històrica.

ANNEX V. Transcripció de les entrevistes

0. INTRODUCCIÓ

El primer pas per iniciar el Treball de Recerca era triar un tema d'investigació. Escollir cap on volia enfocar-lo no ha estat una tasca senzilla. Tenia molts projectes i idees al cap que m'havien anat sorgint.

Les motivacions per elaborar aquest treball han sigut diverses:

Una cosa que tenia clara era que volia centrar-me en la història, és a dir, estudiar un succés que hagués passat temps enrere i a partir d'aquest fil conductor aprofundir en el seu context polític i social per exposar una petita part del nostre passat. Aquest és un camp que em té interessat des de fa temps. Les classes de ciències socials i d'història que he fet durant els anys d'estudis secundaris a l'institut han incrementat el meu interès, ja que m'han atret d'allò més i he gaudit estudiant-les. De fet, ja des de petit havia tingut curiositat pels esdeveniments històrics i havia intentat sempre saber-ne una mica més. M'agrada indagar i conèixer la història mundial ja que permet entendre millor els fets que s'esdevenen en l'actualitat. Des del meu punt de vista, saber què ha passat (o tan sols conèixer els trets principals de la història) abans de visitar un país o un territori és important per entendre la seva realitat i la de la gent que hi habita.

Un factor rellevant en l'elecció del tema i en el procés d'investigació ha sigut la meva estada a l'empresa de batxillerat a l'Arxiu Comarcal de la Garrotxa (ACGAX) durant l'estiu de 2023, que m'ha permès conèixer des de dins els arxius, la seva feina, el seu funcionament, els seus serveis...

Un aspecte que vaig tenir en compte per acotar més el tipus de treball que volia fer va ser la proximitat, és a dir, centrar-me en un succés local, buscar un fet que hagués tingut lloc pròxim a casa nostra. Sovint, la història local, la dels petits esdeveniments, no és la que surt en els llibres de text sinó la que resta viva en documents i testimonis.

Una idea inicial per fer el treball era indagar en la història d'un familiar proper que havia lluitat a la Guerra Civil Espanyola, una altra investigar els efectes de la Guerra al meu poble, Riudaura. Finalment, vaig escollir investigar un succés històric poc conegut: el descarrilament d'un tren de la línia Olot-Girona l'any 1946 a Bescanó. Aquest és un tema que em va proposar el meu avi, Pep Fargas. Ell ha treballat en temes culturals i també ha estudiat alguns fets de la història local d'Olot. En Pep s'havia interessat en aquest incident, ja que estava pensant en convertir-lo en la trama d'un còmic.

Aquesta proposta em va motivar molt tant pel contingut com per la finalitat, ja que la meva recerca podia tenir una utilitat real. Alhora m'atreia la idea de compartir tot el procés de recerca amb el meu avi.

Finalment vaig considerar que fer un pòdcast podia servir per a divulgar els resultats obtinguts.

0.1 OBJECTIUS

Els objectius d'aquest treball són els següents:

- Documentar el context històric, polític, social i cultural relatiu al descarrilament del tren de la línia Olot – Girona l'any 1946 al seu pas per Bescanó, per tal de tenir una visió més àmplia de les seves causes.
- Estudiar els detalls i circumstàncies del succés intentant crear un relat coherent amb les evidències resultants de la recerca.
- Confeccionar un pòdcast sobre aquest fet històric.

0.2 METODOLOGIA

Les tècniques que he emprat a l'hora de buscar evidències i fonts per dur a terme el treball han set molt diverses.

Primerament he seguit una metodologia de compilació, és a dir, he fet una revisió de la bibliografia existent, interrelacionant-la, per aconseguir elaborar un context històric i social del tema que ens ocupa, de la més generalista com ara La Guerra Civil espanyola de Pierre Vilar o Els Maquis de Josep Clara, a la més local com el llibre El Tren d'Olot: Llibre fotogràfic, d'Antoni Bosch, Joaquim Domènech i Josep Callís.

D'altra banda he consultat diverses fonts documentals a diferents arxius de Catalunya, com l'Arxiu Històric de Girona, l'Arxiu Nacional de Catalunya, l'Arxiu Municipal de Salt o l'Arxiu Comarcal de la Garrotxa per poder accedir a fonts primàries del descarrilament: fotografies, documents, llibrets, mapes.. ...

Un inconvenient que he trobat a l'hora de cercar fonts del descarrilament, ha sigut la falta d'un únic lloc d'on extreure-les ja que estan disperses en diversos arxius de Catalunya. Aquesta cerca m'ha servit també per aprendre el funcionament d'aquest servei sovint poc conegut. En tots els casos l'accés ha estat possible i de tots ells n'he pogut extreure informació d'utilitat. Una qüestió que m'ha sorprès ha sigut el compromís de confidencialitat que es requereix per consultar documents i fonts. A l'Arxiu Nacional de Catalunya fins i tot cal donar-se d'alta com a investigador per poder documentar-se.

Prèviament a la visita a cada un d'ells he seguit la normativa que regeix per poder fer la consulta:

Sol·licitud telemàtica de cita prèvia amb indicació dels documents o fons que es volen consultar.

The image shows two pages of a web form. The left page is titled 'Sol·licitud de reserva de documentació a l'Arxiu Nacional de Catalunya' and contains various fields for user information, document details, and a confidentiality declaration. The right page is titled 'Comunicació del Departament a la persona sol·licitant' and contains the text of the confidentiality agreement, including references to the 'Llei de Transparència' and 'Llei de Protecció de Dades'.

Figura 1. Formulari de sol·licitud de reserva de documentació i compromís de confidencialitat

Signatura del compromís de confidencialitat, és a dir, d'utilització de la documentació per a ús exclusiu del TDR.

Seguidament, un cop a l'arxiu, quan es consulten els documents:

No es pot treure cap document de l'arxiu però sí que es poden fer fotografies. Jo he utilitzat una de les aplicacions del mòbil per escanejar-los.



Figura 2. Entrada de l'Arxiu Municipal de Salt. 2023. Foto autor

D'aquests arxius també n'he pogut extreure altres informacions rellevants sobre amb el descarrilament com ara missatges oficials i contactes de persones relacionades amb el succés.

Concretament he consultat els següents arxius:

Arxiu Municipal de Salt. Ha estat el

primer arxiu que he visitat. M'ha facilitat una extensa col·lecció de fotografies dels fons Margarita Frigolé i Grau. També m'ha facilitat el contacte de Jesús Bohigas i pistes que m'han permès arribar fins a Ivan Bustamante, tots dos testimonis a qui he pogut entrevistar i que han proporcionat informació molt rellevant.



Figura 3 Entrada de l'Arxiu Històric de Girona. 2023 Foto autor

Arxiu Històric de Girona. En aquest arxiu he consultat dos fons importants. Un és el produït per l'empresa FEVE/ Ferrocarril Olot- Girona (Ferrocarriles Españoles de Via Estrecha) i el fons que conté els arxius de la Presó de Girona. Aquestes consultes m'han aportat diversos documents originals amb informació que en el moment del descarrilament era confidencial.

Arxiu del Govern Militar de Barcelona. La consulta feta a aquest arxiu s'ha centrat en dos expedients d'Isidro Vicens Cubarsí i Anton Domènech Marín, tots dos detinguts i empresonats a Girona, acusats del sabotatge que va provocar el descarrilament del tren. La informació que custòdia aquest arxiu sobre aquest incident no va més enllà del 1946.



Figura 4. Sessió de treball a l'Arxiu del Govern Militar de Barcelona. 2023. Fotos: elaboració pròpia

Arxiu Nacional de Catalunya. Aquest arxiu custòdia el fons de la Presó Model de Barcelona i ha permès obtenir informació del tancament dels expedients d'Isidro Vicens Cubarsí i Anton Domènech Marín.



Figura 5. Sessió de treball a l'Arxiu Nacional de Catalunya. 2023 Fotos: elaboració pròpia

També he consultat hemeroteques digitals d'on n'he tret portades i articles de diaris, revistes i butlletins de l'època per fer el meu treball més complet. Per a aquesta recerca he utilitzat principalment el Servei de Gestió Documental, Arxius i Publicacions de l'Ajuntament de Girona.

Finalment he realitzat cinc entrevistes. La tècnica utilitzada en totes elles ha estat la d'un guió semi-estructurat preparat a partir d'uns temes concrets a tractar. He dut a terme entrevistes a dos tipus de protagonistes: familiars de testimonis directes dels fets, a partir de les narracions de les persones relacionades directament amb el succés i també persones que han estudiat o tenen alguna relació amb els temes que he basat el meu treball, ja sigui sobre la Guerra Civil, sobre el tren d'Olot o els maquis.

Abans d'iniciar cada entrevista he demanat permís per poder-la gravar, indicant el meu compromís que únicament n'utilitzaria el contingut per a la realització del TDR. He enregistrat les entrevistes utilitzant el sistema Enregistrador, Versió 8.11. Per dur a terme les transcripcions s'ha utilitzat el Servei de Transcripció del web de Softcatalà amb el grau mitjà d'OpenAI. He indicat a la transcripció *CONTINGUT NO RELLEVANT* quan algun fragment de la conversa es desviava del tema d'estudi i no era d'interès.

Els entrevistats han estat, per ordre cronològic:

Antoni Bosch i Rich i Joaquim Domènech i Matilló, autors del llibre fotogràfic El tren d'Olot. Data: 7 de juny de 2023. Per poder aconseguir aquesta entrevista, vaig contactar-hi a través del meu avi, que els coneix i en té el contacte.



Figura 6. Josep Clara Resplandis.
Foto Cazarabet

Josep Clara i Resplandis, historiador. Va estar professor del departament d'Història Moderna i Contemporània de la UdG. Autor de diverses publicacions sobre l'època franquista sobretot en l'àmbit gironí. Relacionat també molt directament amb el tren d'Olot ja que el seu pare hi va treballar de l'any 1939 fins a l'any 1950. (entrevista no enregistrada) Data: 9 de juny de 2023. Per poder contactar-hi ho vaig fer a través de la meua àvia ja que havia estudiat amb ell i en té el contacte.

Jesús Bohigas, net del guardafrens del tren que va descarrilar. Entrevista realitzada telemàticament. Data: 12 de juliol de 2023. El seu contacte per fer l'entrevista el vaig aconseguir a través de l'Arxiu Municipal de Salt, ja que l'entrevistat havia respost a un article penjat per l'arxiu.

Ivan Bustamante, net de Lluís Bustamante Camino, Ramon, qui va formar part del grup de maquis del Gironès. Data: 1 d'agost de 2023. De la mateixa manera que amb l'anterior



Figura 7. Entrevista amb Ivan Bustamante al Pas del Gegant.
Bescanó 2023 Fotos: elaboració pròpia

entrevista, aquest havia respost a un article de l'Arxiu Municipal de Salt.

Josep Murlà, historiador i periodista, net de ferroviaris del tren d'Olot. Data: 7 d'agost de 2023. El meu avi tenia el contacte de Josep Murlà i vaig explicar-li l'objectiu de l'entrevista.

Per tal d'organitzar i analitzar totes les fonts consultades he redactat unes fitxes per determinar el seu tipus, el contingut més rellevant que contenen i quina aportació fan al coneixement dels fets. A partir dels punts on no hi ha controvèrsia he elaborat un relat que podria ser molt aproximat als fets reals, tal i com van succeir.

Finalment he confeccionat un element divulgatiu consistent en **un pòdcast** utilitzant una metodologia audiovisual basada en l'audio-narració. Tal com diu la seva definició, un pòdcast és una emissió d'àudio emmagatzemada a internet que es pot descarregar en un dispositiu electrònic i reproduir-se quan es vulgui. Els pòdcasts solen comptar amb un o dos presentadors, que condueixen el programa i són la veu principal. En molts casos hi apareixen col·laboradors, que compten amb menor espai del programa, i/o entrevistats que parlen de temes concrets i que poden fer seccions o parts diferents a la resta de programa.

La gran majoria dels programes de pòdcast es penjen a plataformes digitals compatibles amb arxius d'àudio i cada pòdcast pertany a una sèrie de programes del mateix tipus però de temes diferents, que es van penjant regularment (diàriament, setmanalment, esporàdicament...).

De la mateixa manera que amb les sèries, les pel·lícules o els llibres, hi ha molts tipus de pòdcasts i de molts temes diferents. En podem trobar de comèdia, de temes polítics, d'actualitat esportiva, del món de la cultura, de cròniques i reportatges i, fins i tot, de narració d'assassinats. També ocupen un espai important dins el món dels pòdcasts els de caire històric, com el del tema que ens ocupa, que expliquen la narració d'un fet que va ocórrer temps enrere i que se n'ha pogut extreure la informació necessària per a poder tenir contingut suficient per a realitzar un pòdcast. Tots aquests tipus de programes tracten temes diferents però tots segueixen la mateixa estructura i tenen les mateixes característiques.

Inicialment els pòdcasts van ser creats com a eina per a les emissores de ràdio perquè els oients poguessin escoltar els seus programes en diferit, en el moment que volguessin. Tal com s'explica a la pàgina web de l'Unesco, la paraula pòdcast, inventada pel periodista del diari *The Guardian* Ben Hammersley, és la contracció d'iPod (el lector portàtil creat per l'empresa nord-americana Apple que va permetre als usuaris descarregar fitxers d'àudio) i de broadcast (difusió, en anglès) i va reflectir ambdues característiques.

Per extreure idees i seguir els procediments adequats a l'hora d'elaborar el meu propi pòdcast, m'ha estat útil seguir alguns exemples. Per una part utilitzaré pòdcasts de caire històric ja que és el pal de paller d'aquest treball però per altra banda també n'utilitzaré d'altres temàtiques per trobar eines útils, recursos... Del primer tipus en puc esmentar: [En Guàrdia!](#), [A les portes de Troia](#), [Curiositats de la història de National Geographic](#), [SER Història](#). D'altres tipus de pòdcasts en puc esmentar els següents: [Crims](#), [El Búnquer](#), [Un tema al dia](#), [TED Talks Daily](#)...

A l'hora de gravar-lo s'han de tenir en compte diversos aspectes per tal que el missatge que es vol transmetre arribi correctament i de manera entenedora a qui l'escolti. Cal seguir un procediment. Primerament és important saber de quin tipus serà i acotar el tema del qual es parlarà. Cal centrar tota l'atenció als fets principals. Un cop saps de què vols parlar cal fer un guió per poder seguir durant la gravació i no perdre el fil conductor. Cal tenir present els temps de cada una de les falques de la gravació. S'ha d'explicar el contingut pensat per ser narrat i s'han de tenir molt en compte les pauses i la fluïdesa. Completat el guió, el següent

pas és preparar la narració, una bona eina és fer un “assaig general” i d’aquesta manera veure si hi ha errors o coses a canviar.

Acabada la primera part de preparació i estructuració, comença la part de gravació i producció. És necessari tenir el material adequat perquè l’àudio es senti correctament, sense interferències. A l’hora de narrar la història és necessari vocalitzar, parlar poc a poc, no tenir un to de veu monòton i posar-hi entusiasme per transmetre el missatge correctament.¹

El següent apartat és el de l’edició, un dels més importants en l’elaboració del pòdcast. Primerament cal controlar si queden pistes d’àudio més altes o més baixes que les altres i igualar-les. Seguidament es pot afegir música de fons per crear un ambient sonor adequat, triar-la és una tasca important ja que no pot sobreposar-se a la veu principal. Finalment també s’hi poden afegir efectes sonors relacionats amb el que s’està narrant per que es noti més real.

Per acabar, és recomanable escoltar el pòdcast acabat com si no en sabessis del tema i fer-te les preguntes necessàries per posar-te a la pell de l’oient.^{2 3}

¹ <https://www.cruilla.cat/cat/post/com-fer-podcast-educatiu>

² <https://www.santapau-pifma.com/como-hacer-un-podcast/>

³ <https://xarxanet.org/informatic/recursos/guia-i-eines-fer-un-podcast>

1. CONTEXT POLÍTIC, SOCIAL I CULTURAL

El succés que ens ocupa és el descarrilament del tren d'Olot en el seu pas pel Pas del Gegant, a prop de Bescanó, el dia 19 de maig de 1946. En iniciar la lectura dels llibres i els primers articles del moment sobre el tema m'han vingut al cap un munt de preguntes:

Com pot ser que la premsa de l'època es faci tan poc ressò del descarrilament i doni més importància a la visita del Caudillo a Oviedo?

Com pot ser que les autoritats religioses hi posin cullerada d'immediat i atribueixin el fet que no hi hagués víctimes a la intervenció divina per mitjà de la mare de Déu?

Quines lleis permetien imputar i engarjolar dos ciutadans sense cap mena de prova?

Com pot ser que es pogués tractar d'un sabotatge?

Per poder donar-hi resposta he considerat imprescindible estudiar el context històric del fet.

1.1 PRECEDENTS: LA GUERRA CIVIL ESPANYOLA EN TERRITORIS GIRONINS

Aquest va ser un conflicte armat que va durar del juliol de 1936 fins l'abril de 1939 i que s'estengué per tot el territori espanyol.

Cal situar l'origen de la guerra en el cop d'estat, parcialment fallit, dels generals Franco, Mola



Figura 8. Soldats de la 43a divisió de l'exèrcit de la República arriben a Girona. Juny 1938. Font Pedres de Girona

i Sanjurjo, contra el govern democràtic de la República. El cop d'estat era recolzat pels partits polítics de dretes, l'església catòlica i sectors monàrquics, després de la victòria del Front Popular, que agrupava els partits d'esquerres, a les eleccions de febrer de 1936.

Inicialment la rebel·lió dels militars va fracassar a tot l'est de la península, Madrid, Catalunya i Astúries. La debilitat del bàndol republicà i les divisions interiors van propiciar una

llarga guerra civil que es calcula que va provocar centenars de milers de morts i 500000 exiliats, tot i que encara avui no s'ha pogut determinar la xifra exacte.

Si ens centrem en el transcurs de la guerra als territoris gironins, ja que aquest treball està focalitzat en aquesta zona, ens adonem que la situació no era molt diferent a la de la resta de l'Estat.

Podem destacar que, en un primer moment, el 19 de juliol del 1936, els militars van acatar les consignes de l'aixecament de Franco que ordenaven prendre els òrgans de poder. Així doncs la ciutat de Girona va quedar sota les ordres dels favorables a l'aixecament militar.⁴

A les Conferències a l'Arxiu Municipal de Girona relacionades amb la Segona República i guerra civil a Girona, trobem la següent cita (pàg. 126):

"Sota la direcció del tinent coronel Antonio Alcubilla, que conspirava de feia dies i estava en contacte amb les delegacions del general Mola – s'apoderaren, tot seguit, i sense topar amb cap resistència, dels centres clau de la ciutat, com la comissaria delegada de la Generalitat i la d'Ordre Públic, l'emissora, els edificis de telèfons i correus, la central elèctrica i les estacions del ferrocarril."

Tot i així, aquesta situació no va durar gaire ja que, poques hores després, el general Goded, cap de la revolta militar a Barcelona, va anunciar per ràdio la rendició del moviment feixista, i Girona va quedar en mans dels republicans altra vegada. La majoria de persones relacionades amb l'aixecament, així com els membres més importants de l'església del moment, van ser empresonades. Els revoltats que van poder, van marxar del territori cap a altres indrets on poguessin assegurar la seva integritat.

Segons s'explica a les conferències citades *"als territoris gironins encara van tardar mesos a arribar els combats però en l'ambient ja es notava molta tensió. A la ciutat de Girona, el dia 20 de juliol, ja hi va haver la primera víctima mortal relacionada amb l'aixecament militar, el del carlí Pere Coma Ysern.*



Figura 9. Bombardeig per avions Savoia S-79 de l'Aviazione Legionaria delle Baleari sobre Girona. 1938. Fotografia: Pedres de Girona

del carlí Pere Coma Ysern. També es vivien fortes tensions dels treballadors i sindicats. Un dels punts culminants d'aquestes tensions va ser al maig de 1937 quan es va produir una crisi municipal per enfrontaments dins el mateix bàndol republicà..."

Aquesta crisi s'estengué per diferents punts del territori gironí com Orriols, Cadaqués, el Port de la Selva...

A mesura que la guerra avançava, amb ella també ho feia l'exèrcit franquista amb l'objectiu d'ocupar tot l'estat espanyol, totes les persones que no es podien permetre quedar-se a casa seva van decidir fugir per buscar un lloc amb més llibertat i sense perill de persecució (això podia ser per diverses raons, per exemple, implicació amb partits comunistes o anarquistes). Així és que Girona va veure passar molta gent de tot l'estat que es dirigia cap a l'exili perquè el pas cap a França era molt més fàcil que en altres llocs fronterers.

⁴ Pedres de Girona https://www.pedresdegirona.com/historia_ guerra_civil_1.htm i la contribució de Clara en el recull de conferències *SEGONA REPÚBLICA I GUERRA CIVIL A GIRONA (1931-1939)* editat per l'Ajuntament de Girona el 2006 <https://cdn.girona.cat/sgdap/sgdapdocs/biblioteca/03304.pdf>

La ciutat havia patit i estava patint els efectes dels bombardejos, que es van produir des de l'inici del conflicte i es van estendre al llarg dels tres anys. Aquest fet va deixar la ciutat d'allò



Figura 10. El general Camilo Alonso Vega, comandant de la IV Divisió de Navarra, entra amb les tropes franquistes a la ciutat de Girona.1939. Fotografia: Pedres de Girona

més abatuda tan pels desperfectes que van causar les bombes com per l'estrès i el cansament dels seus habitants. Quan el dia 4 de febrer de 1939 l'exèrcit franquista, concretament la IV Divisió de Navarra, va ocupar la ciutat de Girona va trobar una resistència molt dèbil i cansada després del llarg període de guerra.

1.2 LA POSTGUERRA I EL PRIMER FRANQUISME

A partir de la derrota de l'exèrcit republicà, l'abril de 1939, comença formalment el règim franquista, tot i que en el transcurs de la guerra, en els territoris ocupats ja s'havia anat imposant el nou ideari inspirat en els principis de la Falange Española, un partit minoritari d'ideologia feixista.



Figura 11. Visita oficial del dictador Franco a Girona 1960. Fotografia: Narcís Sans Prats. Font Arxiu Històric de Girona

El Franquisme és doncs un règim polític d'extrema dreta, que des del cop d'estat de juliol de 1936, rep el recolzament d'una part important de l'exèrcit, l'església catòlica, sectors monàrquics, els terratinents i els propietaris de les empreses. Jurídicament s'estructura com una dictadura unipersonal on tot el poder recau en el cap d'estat.

Franco instaura una dictadura que durant quasi 40 anys va ser especialment cruel i repressiva, buscant l'eliminació física de



Figura 12. El Jefe del Estado, Francisco Franco, pronuncia un discurso en la inauguración del nuevo periodo de sesiones de las Cortes Españolas. 1953. Fotografía. EFE Servicios.

l'enemic. Judicis sumaríssims, afusellaments a peu de carretera o als cementiris i purgues contra mestres de les escoles de la República eren habituals els mesos posteriors la victòria franquista, el període anomenat la Postguerra, i estenien la por entre la població que no havia pres el camí de l'exili. Tot i que la gran majoria es concentra als inicis del franquisme, la repressió es va estendre durant tot el període.

A nivell polític el govern totalitari controlava tots els poders de l'Estat: executiu, legislatiu i judicial quedaven sota el poder únic del Caudillo Francisco Franco. El dictador, a més de ser la màxima autoritat de l'exèrcit "Generalísimo", era també el President de les Corts Espanyoles, creades l'any 1942, composades per senadors designats pel dictador. Franco escollia directament els membres del Tribunal Suprem i aquests es regien per les lleis franquistes. (Casassas, Ghanime i Santacana, 2016, pàg. 241-249). Tots els partits polítics van quedar prohibits llevat del Movimiento Nacional dels qual també n'era el president. També les organitzacions sindicals van ser prohibides i es va crear un únic sindicat, d'a filiació obligada tant per treballadors com pels empresaris, amb una estructura vertical. Si bé no existia una constitució, és a dir, una llei de lleis a les quals cal sotmetre totes les altres, es van dictar les anomenades Llei fonamentals, on s'hi recollien les principals lleis i les

bases en que es regia el govern feixista. Entre aquestes lleis en podem destacar algunes com El Fuero de los Españoles que tenia com a objectiu establir els drets i deures dels espanyols, també la Ley Constitutiva de las Cortes que formulava la creació de les Corts Espanyoles com a congrés o cambra. L'objectiu real d'aquest conjunt de lleis era el de donar una imatge de suposada estabilitat política i de llibertat sobretot en l'àmbit



Figura 13. Milicians republicans capturats per soldats franquistes a Somosierra durant la batalla de Guadarrama. 1936. Foto Sàpiens.

internacional, però realment aquestes lleis i comitès es trobaven sota un control extrem per part del govern feixista.^{5 6}

Com hem dit, especialment durant els primers anys de repressió el govern va adoptar moltes mesures que tenien com a objectiu aconseguir l'estabilitat del seu poder i anul·lar l'oposició. Per fer-ho, van dur a terme una depuració, fins i tot física, dels col·lectius que havien lluitat a favor del bàndol republicà durant la guerra com, per exemple, comunistes, nacionalistes catalans i bascos que volien la independència de la seva nació, intel·lectuals, anarquistes, republicans.. molts d'ells van ser empresonats i una gran part, afusellats.⁷

1.2.1 Context cultural i social

En l'àmbit social i cultural es va reproduir exactament l'esquema polític dictatorial, propi d'un règim totalitari, eliminant totes les llibertats i drets aconseguits durant la república. Segons el professor Vicenç Navarro⁸ *..el règim franquista va ser molt més que autoritari. ... va ser totalitari, és a dir, que va intentar canviar tota la societat creant un "nou home" (per aquell temps la dona no comptava gaire).*⁹ Segons el mateix Navarro *..el règim dictatorial espanyol va ser enormement repressiu no només físicament i emocionalment, sinó també ideològicament. L'Estat controlava tots els sistemes productors de valors, des de l'educació fins a tots els mitjans de comunicació, amb l'objectiu no solament*



Figura 14 Vista general d'una missa de campanya a Olot. 1939 Arxiu d'imatges d'Olot

de mantenir l'ordre i l'autoritat, sinó també i sobretot de promoure la seva ideologia.

Per imposar els seus valors, el govern franquista va comptar amb la cooperació de l'Església Catòlica, que va ser considerada com a única religió oficial, i va rebre moltes ajudes en compensació de les destrosses de la guerra. Aquesta institució també va tenir molta importància en el camp de l'educació ja que era obligatori l'ensenyament de la

religió catòlica a les escoles i molts docents havien format o bé formaven part de l'Església (monges, capellans...)¹⁰ En la repressió sobre els vençuts de la Guerra Civil, és a dir sobre

⁵ Tema 15. El primer franquisme (1939-1959).

<https://www.sabuco.com/historia/primerfranquissmob.pdf>

⁶ Casassas, Ghanime, Santacana, J.C., A.G., C.S. [Jordi Casassas, Albert Ghanime, Carles Santacana]. (2016). Història. Santillana.

⁷ (Casassas, Ghanime i Santacana, 2016, pàg. 241-249)

⁸ Vicenç Navarro és Catedràtic de Ciències Polítiques i Polítiques Públiques. Universitat Pompeu Fabra, i Professor de Public Policy. Johns Hopkins University

⁹ <https://blogs.publico.es/pensament-critic/2017/12/22/franquisme-o-feixisme/>

¹⁰ (Casassas, Ghanime i Santacana, 2016, pàg. 241-249)



Figura 15. La Santa Missió a Olot. Processó. ACGAX. Fons Pujol

totes aquelles persones que havien donat suport a la República el franquisme no va dubtar en utilitzar diverses eines d'erradicació i ridiculització com per exemple empresonaments, deportacions a camps de concentració, tortures, execucions... Tota aquesta aniquilació també es va dur a terme cap a totes aquelles persones que van intentar desestabilitzar el poder franquista a partir d'actuacions directes o indirectes contra la repressió. El govern també afavoria les denúncies de persones properes a hom que havia format part de institucions republicanes així com

depuracions d'empleats per les mateixes raons.¹¹ En concret es van produir depuracions en molts camps professionals, com els metges, els mestres, els professors d'institut, els funcionaris...



Figura 16. Cartilla de racionament. Primer semestre 1952. Font: Real Asociación Española de Cronistas Oficiales

La ideologia franquista tenia dos eixos principals, d'una banda la subordinació del món del treball al món empresarial, a través del sindicat vertical i en conseqüència el domini de les classes adinerades i, d'altra banda l'eliminació i la repressió dels pobles i cultures que hi havia en l'estat espanyol, i la persecució dels signes d'identitat de pobles com el català i el basc. Així mateix es prohibiren les seves llengües: el català no era

acceptat a l'administració pública, a les escoles, als espais públics, en els llibres i diaris amb l'objectiu en la Unitat d'Espanya, promovent un estat jeràrquic, monàrquic i radial. Com a conclusió en l'article citat el professor Navarro defineix la dictadura franquista com un estat feixista ja que *classisme i nacionalisme extrem, eren característiques de les ideologies totalitzants conegudes al segle XX com a nazisme i feixisme*.¹² Si parlem de la població

¹¹ (Casassas, Ghanime i Santacana, 2016, pàg. 241-249)

¹² Id Vicenç Navarro

general d'aquella època veiem que es trobava davant d'una gran escassetat de productes durant els primers anys de franquisme i això va propiciar l'aparició de cartilles de racionament, que permetien adquirir productes com menjar i recursos de primera necessitat (carn, llegums, pa...). D'altra banda, davant de l'escassetat de productes i la gran fam que patia el poble, molta gent també va optar per un mètode il·legal que et podia proporcionar més recursos per a sobreviure: va aparèixer un mercat negre d'aliments anomenat *estraperlo*. Moltes persones que vivien en grans ciutats, on els productes eren encara més escassos, es dirigien sovint a pobles de zones més rurals, on s'hi podia conrear, per adquirir productes per vendre-ls altra vegada a la ciutat. Aquest moviment fou molt controlat per la Guàrdia Civil, tot i que aquest control no va tenir gaire èxit.



Figura 17. Capçalera de Los Sitios de Gerona. 1943. Font: Servei de Gestió Documental, Arxius i Publicacions. Ajuntament de Girona.

1.2.2 La postguerra a les comarques gironines

Però com era l'ambient de Girona, Bescanó, Salt, Olot...? Aquesta referència és rellevant en aquest treball degut a la seva relació amb el tren i amb el lloc on hi va haver el descarrilament. Segons l'historiador olotí Jordi Pujiula en els pobles petits i els entorns rurals, la repressió franquista va ser especialment acarnissada *"Però serà en els anys de la postguerra quan aquest a repressió arribarà a les màximes cotes. Una repressió que es farà més patent i més forta als nuclis rurals, als petits pobles, a les comarques allunyades dels grans centres urbans..."*¹³. Com a conseqüència immediata de l'entrada de les tropes franquistes al respectius pobles, hi ha nombroses detencions de persones sospitoses de ser "d'esquerres". Un augment de registres practicats per la Guardia Civil, acompanyada sovint per la població que ha denunciat als detinguts. Durant el primer any de repressió a Olot, amb una població

¹³ PUJIULA, J. La Guerra Civil a Olot (1936-1939). Recull d'articles. Ed. Fundació Pere Simon. Olot maig 2000

de 12500 persones, es calcula en més de 500 els ciutadans que d'una o altra manera, per més o menys temps, passen per la presó de Girona. Fins el 1942 van ser executades 23 persones.¹⁴ Així doncs qualsevol oposició al règim era erradicada, eliminant directament l'adversari, alhora que s'estenia la por entre la població en general.

En els pobles petits s'instal·la un ambient de revenja que, a partir dels judicis sumaríssims, ràpids i sense garanties de defensa per a l'acusat, que es feien al mateix poble "*Alcaldes, caps de "Falange" i membres del "Movimiento", senyors rectors (capellans), personalitats dretanes de la nova situació, intervenien activament en la confecció dels sumaris, i eren els qui, definitivament, decidien moltes vegades la sort de l'acusat*"¹⁵

És especialment rellevant en aquest estudi el paper que juga la censura franquista en la premsa local perquè, com es veurà més endavant, la importància que es dona la notícia del descarrilament del tren és prou significatiu del posicionament de les autoritats. No cal dir que la llibertat d'expressió va quedar absolutament eliminada. Val a dir que la premsa generalista, que va quedar reduïda a La Vanguardia a Barcelona i Los Sitios a Girona, va ser directament intervinguda per les autoritats franquistes que designaven els directors, revisaven els equips de redacció i escrutaven els textos, censurant-los sense cap mania.



Figura 18. Capçalera del setmanari *¡Arriba España!*: *semanario de la Falange Española Tradicionalista y de las J.O.N.S. Olot 1954. REGIRA. Biblioteca d'Olot. Fons. ¡Arriba España!*

Com a la resta de territoris espanyols, aquests pobles de la Garrotxa, la Selva i el Gironès, comarques per on circulava el tren Olot-Girona, vivien una dura postguerra, marcada per la fam, l'erradicació de drets i la falta de llibertats.

¹⁴ PUJIULA, J. La Guerra Civil a Olot (1936-1939). Recull d'articles. Ed. Fundació Pere Simon. Olot maig 2000.

¹⁵ PUJIULA, J. La Guerra Civil a Olot (1936-1939). Recull d'articles. Ed. Fundació Pere Simon. Olot maig 2000.

La tradició obrerista i revolucionaria que s'havia generat durant la República a partir del creixement industrial a la conca del Ter, va passar a la clandestinitat. Fàbriques com La Burès



Figura 19. Fàbrica tèxtil de Can Sacrest. 1963 ACGAX. Fons Jordi Pujula

a Amer, La Grober a Girona i Bescanó, o La Coma-Cros a Salt, col·lectivitzades durant el període revolucionari, van tornar a mans dels empresaris, però és de suposar que el moviment obrer va continuar soterrat, com ho demostren les repetides detencions d'elements com Isidre Vicens Cubarsí i Anton Domènech Marín, acusats de intervenir en la lluita obrera clandestina. És molt probable, tot i que per la seva condició clandestina no en tenim documentació, que l'ambient antifranquista

a les fàbriques i empreses d'aquestes poblacions fos un caldo de cultiu propici a donar suport i encobrir l'acció dels maquis que operaven a la zona.



Figura 20. La fàbrica Grober de Girona. Després de ser cremada amb motiu de la Guerra Civil espanyola. 1939 Fons Diputació de Girona

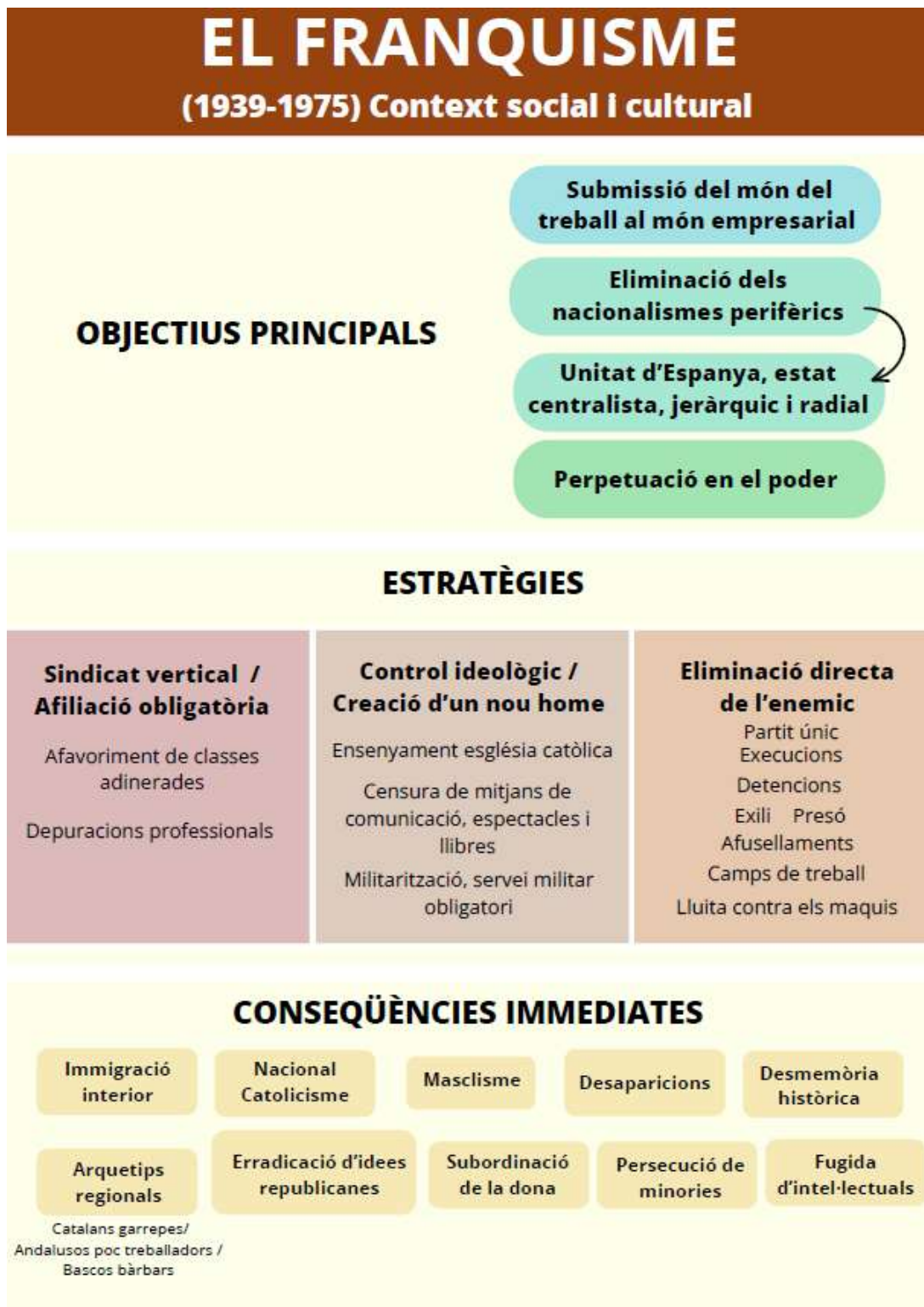


Figura 21. Esquema "EL FRANQUISME. 1939-1975 context social i cultural. Font: El·laboració pròpia

1.3 MOVIMENT GUERRILLER MAQUIS

1.3.1 Definició

El Maquis va ser un moviment armat que va resultar ser una de les manifestacions més destacades de l'oposició al franquisme. El formaven grups de guerrillers de diferents ideologies (comunistes/anarquistes/socialistes) que intentaven debilitar i derrotar el règim franquista a través d'accions armades, com atacs a guàrdies civils, sabotatges a instal·lacions, l'intent d'ocupació de territoris, contraban...

Durant els anys de màxima activitat van ser durament perseguits per la Guàrdia Civil i, en molts casos, el seu paper va ser silenciats o banalitzats anomenant-los bandits, lladres i assaltadors quan, de fet, es tractava d'un moviment de resistència antifranquista, integrat per homes i dones que lluitaven per recuperar els seus drets i llibertats. Els maquis eren els perdedors de la Guerra Civil que no es conformaven amb la derrota i es llençaven als boscos amb la intenció de combatre el feixisme.



Figura 22. El Mas Clarà. escenari de l'enfrontament entre el grup de Quico Sabaté i la Guàrdia Civil. Foto Manuel Lladó. Font: El Punt Avui

Els maquis van actuar molt dispersament per tot l'estat espanyol però, en la gran majoria de casos, es van agrupar en zones muntanyoses i boscoses per tal de trobar amagatalls i no ser descoberts tan fàcilment. A més dels maquis combatents, l'activitat guerrillera

necessitava una extensa xarxa de col·laboradors anomenats *enlaces*, (enllaços). S'han donat a conèixer molts casos de maquis que freqüentaven certes masies i cases de pagès on eren benvinguts i podien rebre-hi menjar o les provisions necessàries per sobreviure.

Es calcula que a tot Espanya el número d'enllaços va arribar a ser de 20000 persones,¹⁶ les quals, llevat de en les zones frontereres, tenien una activitat molt arriscada, ja que si eren descoberts o eren detinguts, l'única alternativa era "*Echarse al monte*" frase que es va fer popular per definir l'acte d'integrar-se al maquis.

Cal destacar que el moviment maquis no va rebre mai ajudes d'Europa tot i la victòria del bàndol aliat contra les forces nazis i el retorn de la democràcia al continent. No només això,

¹⁶ Alfonso Domingo: El canto del búho. La vida en el monte de los guerrilleros antifranquistas. Oberon Memoria, Grupo ANAYA, Madrid 2002

sinó que altres grans estats, com els Estats Units d'Amèrica, va prendre l'estat espanyol com a aliat en la lluita que s'anava acostant en contra de la URSS i van ajudar a consolidar el Règim.



Figura 23. Franco, representant de l'estat espanyol rep al president dels Estats Units d'Amèrica Dwight David Eisenhower a Madrid l'any 1959 . Font: El Temps.

El període en el qual els maquis van actuar és molt ampli i la informació és difusa. Si bé el maquis ja operava durant la Guerra Civil en els territoris ocupats pels franquistes, no es pot determinar si es tractava de resistència guerrillera o d'actes de guerra en retirada. No és fins la dècada dels quaranta que sota la direcció del PCE i el PSUC i la

creació de l'*Agrupación de Guerrilleros Españoles*, que s'integra a la resistència francesa contra el règim nazi de Vichy, que es pot parlar d'una activitat coordinada de guerrilla antifranquista. Les principals activitats dels guerrillers maquis eren disputes i atacs contra les forces del règim, especialment la Guàrdia Civil, atracaments als bancs i extorsió a les persones adinerades per obtenir finançament, atemptats contra autoritats i personatges rellevants del franquisme, sabotatges a instal·lacions estratègiques i vies fèrries, ocupacions de llocs emblemàtics, repartir propaganda antifranquista... L'activitat es perllongarà durant molts anys, amb diversos alts i baixos, fins el 1963 en que encara operaven alguns escamots d'inspiració anarquista.

Hi ha alguns fets remarcables en la història del maquis que van determinar la seva activitat. El fracàs de la Invasió de la Vall d'Aran, el 19 d'octubre del 1944, que significa un cop important tant en baixes com en la moral dels combatents; la Caiguda dels 80, quan l'abril de 1948 són detinguts més de 70 maquis que operaven a Catalunya i significa la fi de AGC (Agrupació Guerrillera de Catalunya) i també de la direcció política i l'aparell de propaganda del PSUC.¹⁷

1.3.2 Influència a la província de Girona

Centrant-nos en els territoris de Girona, podem comprendre que aquesta va ser una zona molt concorreguda pels maquis, en gran part perquè tenia una posició estratègica, amb molta part de la seva frontera limitant amb França. El resultat fou una gran quantitat d'atacs i enfrontaments, així com sabotatges i fins i tot assassinats de població civil, tot i que aquest últim acte no era molt recurrent entre els guerrillers maquis, n'hi ha tres de documentats en contrades gironines.

Just acabada la guerra, moltes persones que podien ser perseguides per la seva ideologia o pel bàndol del qual havien format part durant la guerra, van llançar-se a les muntanyes per amagar-se. Això comporta un difícil primer recompte de maquis ja que la Guàrdia Civil en

¹⁷ Maquis en Cataluña, Beltrán (2020).

aquell moment encara no els hi tenia l'ull constantment a sobre i era complicat diferenciar fugitius de guerrillers. D'aquesta etapa no en trobem gaires enfrontaments ni accions dels maquis.



Figura 24. Un oficial de la Resistència francesa ensenya a sus companeros cómo usar un subfusil en marzo de 1944. Fons: Getty Images

A partir de l'any 1944 les coses van canviar, moltes més persones, ara armades i organitzades, penetraren a territoris espanyols amb la clara intenció de tombar el govern feixista. Aquesta onada de guerrillers antifranquistes es va topar amb una important defensa per part de les forces franquistes. Aquest ambient va propiciar el que va acabar sent l'any amb més maquis morts per combats amb la Guàrdia Civil. Aquest període es va

iniciar amb atacs successius a l'Alta Garrotxa, però els enfrontaments es van anar distribuint per tots els Pirineus i Prepirineus. Fora de Girona, és de gran importància destacar l'intent d'ocupació de la Vall d'Aran durant la tardor del mateix any 1944 per part del Partit Comunista d'Espanya.

Totes aquestes incursions durant èpoques de molta fred a zones d'alta muntanya del Pirineu, i a més a més la persecució constant de les forces armades franquistes, suposaven un malviure i una angoixa incessant. Aquesta situació queda representada en unes anotacions recollides en el llibre *Els maquis*, de Josep Clara (pàg. 32-33):

Les anotacions que foren trobades al maqui Palau, que aparegué mort a Sant Iscle de Colltort el 19 de gener de 1945:

Dia 17-12-1944. Vam sortir de Prada en un camió i, a còpia de molts sacrificis, arribàrem a la frontera. Vam passar el dia 18, tota la tarda, en una barraca.

El 19 vam iniciar la marxa, la qual durà 15 hores. Nevava i plovia sense parar, i en fer-se de dia paràrem en un bosc.

El 20 va ploure tot el dia. Reprenguérem la marxa, un altre cop, durant 17 hores sense parar.

El 21 vam passar-lo al bosc. A la tarda vam reprendre la marxa, la qual durà 16 hores, fins a uns 7 km d'Olot.

El 22 vam passar el dia al ras, en una muntanya, i poca cosa de menjar.

El 23, novament, va nevar durant tot el dia i no teníem res de menjar.

El 24, sense parar de ploure de dia i de nit, vam passar la nit de Nadal sota un arbre i no parava de nevar.

El 25 continua la neu, i la nostra situació, tant de menjar com d'estar sota teulada, continua malament.

El 26 va fer bon dia, però de menjar malament.

El 27 decidírem de construir una barraca de brolla, perquè no parava de nevar, i la nit fou molt dolenta.

El 28 continuàrem la construcció de la barraca, i amb en Navarro vam anar a cercar menjar; trobàrem ben poca cosa.

El 29, bon dia de sol, però l'afer del menjar continua malament."

(...)

La crua realitat del viatge era força llunyana de l'idealisme que gastava l'autor que va escriure l'himne guerriller:

Ni el dolor ni la miseria
nos harán desfallecer;
marcharemos adelante
sin jamás retroceder.

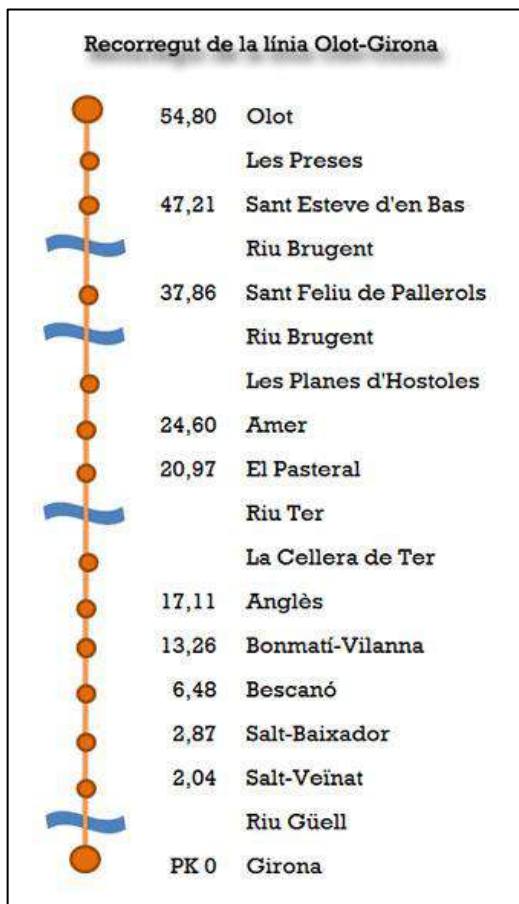


Figura 25. Recorregut de la línia Olot-Girona. Font: Pedres de Girona.

1.4 EL TREN D'OLOT

1.4.1 Breu història del Tren

La línia de ferrocarril Olot-Girona, altrament coneguda com el Tren d'Olot o el Carrilet, va ser un ferrocarril que unia les ciutats d'Olot i Girona entre el 1911 i el 1969. Cal tenir present però que des de l'any 1895 el tren recorria el tram de Girona a Amer. La via es va anar fent successivament fins a arribar a la capital garrotxina passant per Salt, les Planes d'Hostoles, Sant Feliu de Pallerols, entre molts d'altres. El projecte d'aquest ferrocarril naixia de la necessitat per part de la indústria garrotxina, selvatana i part de la gironina d'establir una xarxa de transport eficient per comprar i vendre a la resta de Catalunya.

Tot i que el servei final acabava a la ciutat de Girona, els projectes que s'havien presentat anteriorment tenien altres rutes previstes, com el disseny que el feia anar de Santa Coloma de Farners fins a Olot o la via de Granollers a Sant Joan les Fonts... Aquests projectes no es van dur mai a terme, sobretot per problemes econòmics.

El disseny que finalment va ser executat, va ser una proposta de diversos anys enrere que traçava les vies a través d'Amer, en aquest cas allargant-lo fins a Girona. El 20 de febrer de 1883 es va aprovar el plec de condicions, el document que regula les relacions entre el propietari i el contractista, seguidament es va atorgar la concessió al Sr. Puig-Oriol i aquest la va transferir a la *Compañía Española de Ferrocarriles Económicos*.

Aquesta companyia, per falta de capital la va tornar a transferir, aquest cop a Pere Bové i Agustí Pujol. Després d'aquests embolics de transferències i concessions, aquests últims encarregats van crear la Companyia del *Ferrocarril Económico de Olot a Gerona*. Degut a problemes econòmics per falta d'inversions la solució es va trobar a Anglaterra ja que a la capital anglesa, Londres, es va constituir la societat *The Olot & Gerona Railway Co. Ltd.* i es van iniciar les obres necessàries. Tot i així el servei total del ferrocarril es va fer esperar ja que entre la inauguració del primer tram entre Salt i Amer i la de l'últim que feia arribar el tren a Olot van transcórrer setze anys.



Figura 26. Imatge del tren d'Olot el dia del seu últim viatge 1911. Associació d'Amics del Tren Olot-Girona

L'arribada del tren a Olot i la inauguració del trajecte sencer van suposar una gran celebració a la capital de la Garrotxa. El 14 de novembre de 1911, molts olotins i olotines van dirigir-se a l'estació, les institucions també hi eren presents i van estar esperant durant hores però el tren no arribava mai ja que havia tingut una dificultat: la màquina exploradora, davant del tren oficial, entre Sant Esteve d'en Bas i Les Preses, havia descarrilat. Fins al cap de molta

estona, el primer tren no pogué passar i finalment el tren va arribar al seu destí però sense la exhibició prevista.

Aquesta línia va oferir el servei durant gairebé cinquanta anys i malgrat els informes favorables a una possible rendibilitat si s'efectuen les oportunes reformes a la línia, l'Estat en decideix el tancament. El 15 de juliol de 1969 el tren d'Olot fa el seu darrer viatge.¹⁸

1.4.2 Característiques i funcionament

Quan parlem del trajecte que feia el tren d'Olot, parlem d'un tram planer al principi, sortint de Girona, Salt, Bescanó, Bonmatí... Però que a mida que enfilava el riu Ter i a partir d'un punt el Brugent, es tornava més muntanyós i inaccessible. Per poder fer possible el pas per aquestes zones es van haver d'edificar ponts, túnels i una gran quantitat de corbes. També

¹⁸ Història gràfica del tren d'Olot, Josep Clara (2006) i apartat Història i Cronologia del web de l'Associació d'Amics del Tren Olot-Girona (2011).

és de vital importància destacar els murs de contenció del Pas del Gegant, a Bescanó, on la via quedava entre la carretera i el riu Ter, quedant en un pas molt estret i perillós.

S'explica la demora en l'arribada fins a Olot per la dificultat de construir en aquell terreny. De fet, el tram de l'itinerari fins Amer, que finalment va ser l'estació que va acollir els tallers i les cotxeres de la línia, ha de salvar un desnivell de 134 metres (de 77 a Girona a 211 a Amer) en un total de 24 quilòmetres des de Girona. En canvi el tram entre Amer i Olot ha de salvar un desnivell de 229 m, (de 211 d'Amer a 440 m a Olot), i a més, ha de passar pel túnel d'en Bas, de 235 metres de llarg a 558 metres d'alçada en un total de 31 quilòmetres.



Figura 27. El tren sobre el pont de la riera d'Osor.. Arxiu Benet Valentí / Ajuntament de Sant Julià del Llor i Bonmatí.

La via era d'un metre d'amplada (el tren no era de grans dimensions) i estava composta per llargues barres de ferro amb travesses de fusta de roure. Cada travessa s'aguantava per uns grans claus que les mantenien fermes. Durant tot el recorregut del tren s'hi estenien diverses estacions

amb una distància d'entre 1 i 4 quilòmetres, aquestes eren de diversos estils, en destaca el baixador de la Hidroelèctrica, al quilòmetre 21,8 degut al modern disseny que presentava. Les altres estacions presentaven força el mateix model, tot i que en variava el teulat, les plantes... Per assegurar el manteniment de les vies i controlar qualsevol interferència, cada matí abans de començar el trànsit de trens, uns encarregats sortien des d'una estació cap a la més propera revisant les vies i avisant de qualsevol desperfecte¹⁹.

El trajecte Olot-Girona tenia un horari regular d'un tren per hora tot i que ocasionalment s'oferien combois especials.

1.4.3 Repercussió i importància en la població

Tot i que un dels principals motius a l'hora de construir aquesta línia va ser la relació industrial dels territoris garrotxins i selvatans amb la ciutat de Girona i la resta de Catalunya, el Tren d'Olot també va ser de gran importància per totes aquelles persones que vivien en entorns propers al tren, aïllats de la resta de territoris catalans. Això va donar la possibilitat d'establir nous trajectes des d'Olot, Amer, Anglès i altres poblacions de l'itinerari amb destinacions com Girona, Barcelona i totes les ciutats unides per vies de tren.

¹⁹ Clara, 2006

Els inicis de l'explotació de la línia van ser, però, difícils. D'una banda va haver de fer front a un boicot impulsat per empreses del transport per carretera, i d'altra banda a causa de la lentitud de les obres, - les vies només unien parcialment algunes de les poblacions, primer entre Amer i Salt, i després fins a Girona - a la població en general el tren li resultava un transport poc pràctic.



Figura 28. El baixador de l'Hidroelèctrica al Pasteral, la Selva. Font: Rondaller.

Poc a poc les mercaderies i els viatgers transportats van anar augmentant, tal com es pot veure en el quadre annex, fins arribar a un màxim de 688028 passatgers i 52864 tones anuals el 1943²⁰, segons els resultats d'explotació de companyia.

És a dir, l'any 1943, que va ser el de major utilització dels serveis, una mitjana de més de 2000 persones feien ús del tren cada dia. Cal tenir present que, segons Josep Clara, a més d'un tren cada hora també circulaven molts trens especials.

Socialment el tren va significar un vincle important entre els pobles de les tres comarques que travessava, de manera que va acabar sent com un petit símbol d'identitat i, sense que els seus usuaris en fossin conscients, una reivindicació d'existència de poblacions històricament aïllades.

Josep Clara diu textualment: *“El trens va transportar passatgers de tota mena i condició social: treballadors que havien trobat el pa fora de casa, soldats de la guarnició d'Olot, pagesos i pageses que anaven a mercat, jovent que es desplaçava a les festes majors, estudiants que havien de traslladar-se a Girona, excursionistes que volien fer el Puigsacalm i la gentada dels aplecs o els amants de les berenades arran de la font ...”*²¹

La suspensió del servei, el 15 de juliol de 1969, va significar una pèrdua important per a totes les poblacions de l'itinerari. En aquell moment, la justificació per motius econòmics no va poder tenir en compte que, avui en valoraríem conceptes com la sostenibilitat, la proximitat i el baix cost del servei que, ben segur, salvarien la seva continuïtat.

A l'actualitat, seguint el mateix recorregut que l'antic tren d'Olot, una via verda, un carril bici, et permet anar caminant, en bicicleta, corrent... per tots aquells pobles que anteriorment tenien el tren.

²⁰ Font: CLARA, J. Història gràfica del tren d'Olot. Quaderns de la 7 sivelles. CCG Edicions. Girona 2006

²¹ Font: CLARA, J. Història gràfica del tren d'Olot. Quaderns de la 7 sivelles. CCG Edicions. Girona 2006

DATOS Y RESULTADOS DE LA EXPLOTACION

Años	Viajeros transportados	Merancias transportadas	Recaudaciones totales	Gastos de explotación	Coefficiente explotación
		Toneladas	Pesetas	Pesetas	%
1909	172.075	55.175	324.400,11	314.122,37	97,43
1910	178.260	54.203	333.933,50	324.671,01	96,91
1911	194.276	49.953	359.925,78	350.186,00	97,00
1912	275.376	55.584	521.273,92	402.901,24	76,93
1913	238.138	56.607	552.957,99	398.089,97	70,86
1914	240.168	60.022	573.041,00	388.336,24	66,42
1915	234.860	69.933	633.062,05	425.149,62	65,65
1916	246.791	73.095	677.145,25	497.684,85	72,41
1917	266.589	65.644	690.850,76	555.330,47	79,79
1918	273.711	56.652	853.281,61	698.769,93	81,09
1919	280.373	53.124	796.938,81	608.219,94	75,33
1920	299.820	48.882	813.676,76	612.963,77	74,82
1921	355.878	53.930	916.096,19	629.108,69	67,57
1922	359.878	55.422	939.488,15	623.365,64	65,25
1923	414.935	53.061	945.707,18	616.976,73	64,10
1924	436.013	64.810	1.019.613,79	696.684,27	67,26
1925	443.823	65.846	1.004.528,57	738.321,46	72,40
1926	426.393	69.331	1.135.749,44	879.301,19	76,46
1927	410.623	57.262	1.042.132,25	807.266,91	76,37
1928	414.490	59.197	1.043.000,98	806.710,78	74,64
1929	416.226	63.898	1.046.409,38	813.870,13	74,63
1930	411.641	48.902	908.900,56	786.191,70	81,53
1931	381.310	45.209	796.830,00	703.465,68	82,74
1932	369.773	39.797	720.739,06	678.293,43	88,38
1933	382.374	33.758	652.999,25	661.266,08	94,88
1934	419.300	80.492	624.163,21	680.050,83	101,91
1935	433.352	27.684	636.451,86	649.083,67	101,96
1936/38	Período rojo				
1939	203.005	12.345	267.519,61	459.299,69	145,09
1940	339.358	38.482	714.047,61	959.748,38	106,09
1941	582.299	46.762	1.424.996,73	1.387.788,17	96,43
1942	684.492	51.088	1.951.310,28	1.819.464,37	91,75
1943	688.028	52.864	2.092.852,04	2.068.204,99	98,53
1944	540.326	40.762	1.568.296,66	1.835.565,86	103,01
1945	625.161	54.288	2.329.484,45	2.252.354,90	91,61
1946	660.997	54.924	2.711.976,85	2.645.546,40	92,97
1947	670.185	52.508	2.994.773,16	2.912.290,84	96,85
1948	669.529	55.443	3.376.842,94	3.361.740,37	99,55
1949	675.875	51.666	3.330.470,24	3.533.295,75	106,05
1950	577.341	46.266	3.814.730,92	4.431.514,80	116,16
1951	550.623	41.774	4.055.638,24	4.611.578,79	113,70
1952	600.016	43.742	4.174.715,99	4.896.207,16	117,28
1953	584.576	40.332	4.058.161,62	4.772.110,53	117,59
1954	618.255	34.638	4.792.395,89	5.739.298,17	119,75
1955	613.479	29.508	4.875.291,99	6.525.562,89	133,84
1956	583.315	26.629	4.688.171,58	6.800.713,19	145,06
1957	447.438	22.525	5.623.968,56	8.355.258,20	148,56
1958	470.129	24.890	5.626.793,12	8.386.606,76	149,04
1959	511.130	18.336	5.978.628,50	8.803.186,70	147,24
1960	534.384	15.005	6.267.262,42	9.900.193,89	157,96
1961	570.455	14.088	6.640.735,10	9.834.469,49	148,09
1962	593.056	11.524	6.457.516,50	11.077.153,79	171,53

Figura 29. Llistat de les persones, tones de mercaderies, recaudacions, despeses... transportades pel Carrilet, ordenats anualment. Font: Salmeron, C. (1984)

2. FETS DEL 19 DE MAIG DE L'ANY 1946

2.1 EL DESCARRILAMENT

No hi ha un relat acabat i únic dels fets, sinó diferents fonts (articles, llibres, documents...) que s'hi refereixen. La compilació, anàlisi i ordenació d'aquestes fonts és el que es farà en els següents apartats.

Per això el que es presenta en aquest punt és un possible relat molt general dels fets que s'analitzen, per poder centrar el tema i entendre el posterior anàlisi.

La línia de tren Olot-Girona va patir un descarrilament el 19 de maig de 1946 en el seu pas per Bescanó. Al comboi hi viatjaven socis del Grup Excursionista i Esportiu Gironí, que anaven a celebrar un aplec a Cogolls. Al Pas del Gegant, abans d'arribar a Bescanó, la locomotora i els primers vagons van caure al riu Ter i els vagons que els seguien van quedar en una posició perillosa a sobre el riu. D'aquest accident en va resultar un ferit.²²



Figura 30 Vista actual del Pas del Gegant, indret on es va produir el descarrilament. Es pot observar el talús que també apareix en les fotografies de l'accident. Font: elaboració pròpia

Els mitjans de comunicació del moment no en van fer gaire ressò i ho van informar com un descarrilament comú. Tot i així, en la història local i en la memòria de moltes persones es pot trobar una teoria compartida; aquell descarrilament podria haver estat conseqüència d'un atac del Maquis, una agrupació antifeixista que actuava per tota Espanya però va fixar el seu focus al voltant dels Pirineus

catalans, en una acció contra el tren, que suposadament anava carregat amb munició i armes del govern de Franco per al regiment aquarterat a Olot.

2.2 ANÀLISI DE LES FONTS

A partir del relat d'aquest succés, m'he proposat buscar diferents fonts que s'hi refereixen: articles de l'època, documents oficials, entrevistes a estudiosos del tema o a persones relacionades amb els fets...

En aquest apartat faré una exposició de cada una d'aquestes fonts, amb les dades objectives, la metodologia emprada i la menció dels fets rellevants extrets de cada una d'elles. He inclòs

²² Clara 2006, pàg. 124-125

en aquest apartat un resum de les dades que aporta la font, destacant els aspectes que he trobat més significatius.

Les fonts completes es poden consultar en els annexos del treball (gravació de les entrevistes, col·lecció sencera de fotografies...).

He ordenat les fonts en dos apartats. Per una banda aquelles que documenten directament els fets ocorreguts (fotografies, articles informatius de l'època, documents oficials...) i per l'altra aquelles fonts posteriors al succés, que l'analitzen, l'interpreten o en donen informació complementària.

2.2.1 Fonts que documenten els fets

El descarrilament a la Pilastra del tren d'Olot pot ser referit com el més destacat i comentat en la història d'aquesta línia ja sigui per la seva espectacularitat o per la seva dubtosa causa. És per això que aquest fet ha estat recollit en fonts molt diverses.

He pogut trobar diverses fotografies que mostren directament l'estat del comboi i de les vies després del descarrilament. Cercant a arxius també he trobat telegrams oficials (dels governants de la zona) que expliquen el fet. Alguns estaven encriptats per protegir el seu contingut però he pogut aconseguir la transcripció, en documents que també es trobaven als arxius. Seguint la mateixa línia també he pogut trobar documents oficials, de part de la companyia ferroviària que expliquen la informació que tenen del fet.

En relació al ressò públic que van tenir els fets, he trobat articles de diari que parlen del succés des de l'òptica del passatger del tren. Una altra font que documenta els fets viscuts pels viatgers és la dels goigs que van dedicar els membres del GEIEG que viatjaven en el comboi a la Mare de Déu dels Àngels com a agraïment per la seva salvació i narrant l'experiència viscuda.

Cercant sobre les conseqüències jurídiques del fet, qui va rebre les culpes del descarrilament, he trobat documents que enregistren l'empresonament d'Isidre Vicens i d'Anton Domènech. Del primer acusat n'he trobat algunes acusacions i empresonaments anteriors al fet.

Finalment, he pogut contactar amb alguns familiars de persones que van tenir un paper molt rellevant en aquesta història com el net del guardafrens del tren i el net del maqui que va ser l'encarregat de descarrilar les vies.

Seguint aquest ordre exposo a continuació una síntesi de cada una d'aquestes fonts.



Document 1. Fotografia descarrilament. Fons Jesus Bohigas AMS

DOCUMENT NÚM. 1

TIPUS DE FONT: Primària, gràfica

TÍTOL, AUTOR I DATA: Desconegut, desconegut, 1946/05/19

FONS: BOHIGAS BOSCH, JESÚS – Arxiu Municipal de Salt

DESCRIPCIÓ: En aquesta fotografia hi veiem el tren de la línia Olot-Girona. El comboi està fora la via després de l'incident del 19 de maig de 1946. Els vagons s'encaren cap al riu i les vies es veuen molt corbades. A davant dels vagons hi ha quatre homes adults, treballadors o operaris del tren, vestits amb roba de treball, que miren a càmera.

ASPECTES RELLEVANTS:

Segons consta a la fitxa tècnica de la mateixa imatge proporcionada per l'arxiu hi apareixen d'esquerra a dreta: Zapata, mosso del tren, la segona persona és desconeguda, el tercer és Enric Guasch, revisor i, el quart és Narcís Bosch Palahí, que era el guarda-frens del tren accidentat, amb el net del qual he pogut mantenir una entrevista.



Document 2. Fotografia descarrilament Fons Margarita Frigolé. AMS

DOCUMENT NÚM. 2

TIPUS DE FONT: Primària, gràfica

TÍTOL, AUTOR I DATA: Desconegut, desconegut, 1946/05/19

FONS: MARGARITA FRIGOLÉ GRAU – Arxiu Municipal de Salt

DESCRIPCIÓ GENERAL: La fotografia mostra les tasques d'extracció del tren submergit a l'aigua del riu Ter. Un vagó ja és fora de l'aigua i a punt per tal que uns operaris l'instal·lin sobre les vies. A primer pla hi apareix un home, no identificat, amb una camisa blanca i una boina que mira a càmera.

ASPECTES RELLEVANTS:

La presència de diverses persones mirant com extreuen els vagons podria indicar la importància que va prendre el succés entre els veïns de la zona.



Document 3. Fotografia descarrilament. Fons Margarita Frigolé. AMS

DOCUMENT NÚM. 3

TIPUS DE FONT: Primària, gràfica

TÍTOL, AUTOR I DATA: Desconegut, desconegut, 1946/05/19

FONS: MARGARITA FRIGOLÉ GRAU. Arxiu Municipal de Salt

DESCRIPCIÓ GENERAL: La fotografia mostra la situació del tren després de l'accident, amb els primers vagons submergits al riu Ter. També hi veiem l'estat de les vies que van quedar desviades cap al riu. En primer pla, a la dreta, la carretera des d'on la gent mirava l'accident. A l'esquerra, les autoritats també observen el tren accidentat. Al fons uns operaris miren els vagons quan han caigut al riu.

ASPECTES RELLEVANTS: D'aquesta fotografia en destaca sobretot l'estat de les vies després de l'accident, també desviades cap al riu. Una possible explicació és que l'enorme pes de la locomotora i els primers vagons les deuriem arrossegar en direcció al Ter.



Document 4. Fotografia descarrilament. Fons Editorial Efadós SL

DOCUMENT NÚM. 4

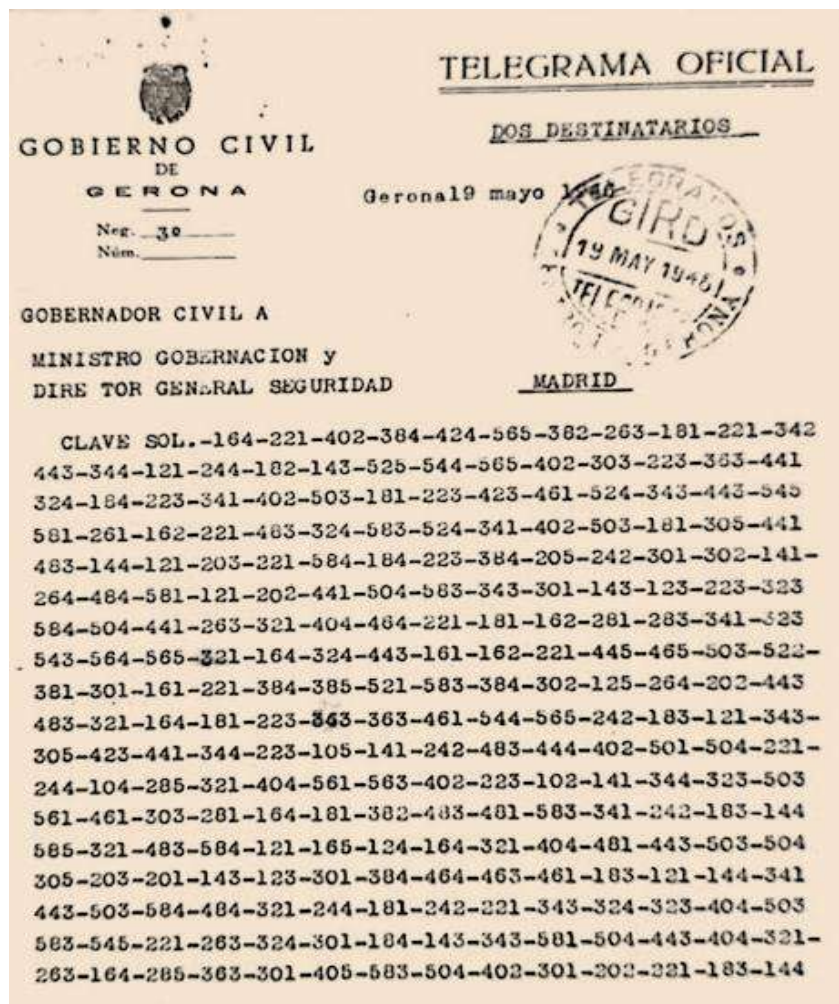
TIPUS DE FONT: Primària, gràfica

TÍTOL, AUTOR I DATA: Desconegut, desconegut, 1946/05/19

FONS: Editorial Efadós SL

DESCRIPCIÓ GENERAL: A la fotografia hi ha el tren descarrilat, concretament es veuen dos vagons. El primer té la part davantera submergida i la part del darrera fora l'aigua en posició vertical. El segon es troba de costat però sobre el talús de la via. A davant dels dos vagons hi veiem una munió de persones que observen el descarrilament.

ASPECTES RELLEVANTS: Una de les persones que observa el descarrilament és un guàrdia civil, la màxima força policial a Espanya en aquell moment que va ser la força pública que va investigar l'incident.



Document 5. Document Oficial. Telegrama Xifrat. Gobierno Civil de Gerona. AHG

DOCUMENT NÚM. 5

TIPUS DE FONT: Document oficial. Arxiu Històric de Girona

TÍTOL, AUTOR I DATA: *TELEGRAMA OFICIAL*, Gobierno Civil de Gerona, 1946/05/19

DESCRIPCIÓ GENERAL: Aquest document és el telegrama que va enviar el Governador civil de Girona al Ministre de Governació i Director General de Seguretat. Aquest missatge estava encriptat amb grups de 3 nombres per tal que únicament el poguessin llegir els qui disposessin de la clau.

ASPECTES RELLEVANTS: L'encriptat del missatge s'explica pel seu contingut confidencial pel fet d'estar relacionat amb el descarrilament.

GOBERNADOR CIVIL A
MINISTRO GOBERNACION Y DIRECTOR GENERAL SEGURIDAD

MADRID

Clave SOL.-Seis quince horas hoy kilómetro cinco mas fovecientos cincuen-
ta metros vía férrea Gerona Olot tren especial compuesto diez unidades y
dos furgones con máquina número veintitres que salió Gerona a las cinco
cincuenta y tres con rumbo Las Planas con trescientos noventa romeros en
su mayoría gente modesta se precipitó sobre río Ter a consecuencia supues-
to sabotage quedando máquina ~~XXXXXXXXXX~~ y furgón cabeza sepultados
agua. Solamente hay que lamentar un herido grave. La vía ~~XXXXXXXXXX~~
tardará unas seis horas quedar expedita. Practicáanse diligencias esclareci-
miento suceso. Salúdole respetuosamente.

Document 6. Desxifrat telegrama Gobierno Civil de Gerona. AHG

DOCUMENT NÚM. 6

TIPUS DE FONT: Document oficial

TÍTOL, AUTOR I DATA: GOBERNADOR CIVIL A MINISTRO GOBERNACIÓN Y DIRECTOR GENERAL SEGURIDAD, Governador Civil, desconeguda, Arxiu Històric de Girona

DESCRIPCIÓ GENERAL: Aquest document es el desxifrat segons la CLAVE SOL del telegrama del Governador Civil de Girona al Ministre de Governació. El missatge és el mateix que l'anterior document encriptat però en aquest cas ja ha estat escrit en lletres i en podem conèixer el missatge.

Explica el tren que havia sortit de Girona tres quart i cinc minuts de sis del matí en direcció a les Planes d'Hostoles, carregat de "gente modesta" va caure al riu Ter. Al missatge també ho descriu com "a consecuencia supuesto sabotage".

S'observen unes marques manuscrites sobre cada lletra.

ASPECTES RELLEVANTS: El contingut del telegrama, posar en evidència que el Governador Civil de Girona presenta l'incident com a fruit d'un sabotatge i no com un accident.

COMPANIA DEL FERROCARRIL
DE
OLOT A GERONA
MOVIMIENTO

N.º. 148
Exp. N.º

Excmo Sr.

Mod. C. 62-001-145

Para su superior y debide conocimiento, comunice a V.E. que en el Km 6, el tren especial de viajeros salido de esta para Las Planas, a las 5'50, compuesto con 12 unidades y máquina, ha sufrido un descarrile, precipitándose al río la máquina y el furgón, quedando sumerjidos en el agua; los coches han quedado colgando, no habiendo desgracias personales, salvo algun contusionado, ignorando las causas que han motivado el accidente.

Dios guarde a V.E. muchos años.
Gerona, a 19 de Mayo de 1.946
EL JEFE DE MOVIMIENTO

Excmo, Sr, Gobernador Civil de la Provincia

CIUDAD

Document 7. Document de notificació de la Cia del Tren d'Olot al Governador Civil de la Província, comunicant el descarrilament. AHG

DOCUMENT NÚM. 7

TIPUS DE FONT: Document oficial. Arxiu Històric de Girona

TÍTOL, AUTOR I DATA: Desconegut, Compañía del Ferrocarril de OLOT A GERONA, 19/5/1946

DESCRIPCIÓ GENERAL: Aquest document és la notificació de la Companyia del Ferrocarril d'Olot a Girona dirigida al Governador Civil de la Província per explicar-li que hi ha hagut el descarrilament i com han quedat els vagons. Explica que no hi ha hagut desgràcies i que s'ignora la causa del descarrilament.

ASPECTES RELLEVANTS: En aquest cas no es parla de sabotatge, però tampoc d'accident. Textualment en diu "descarrilo", és a dir, descarrilament sense especificar-ne les causes.



DOCUMENT NÚM. 8

TIPUS DE FONT: Primària, textual. Hemeroteca Diari Los Sitios.

TÍTOL, AUTOR I DATA: *El descarrilamiento de un tren de la línea Gerona-Olot*, Diari Los Sitios de Gerona, 1946/05/21

DESCRIPCIÓ GENERAL: Es tracta d'un article que ocupa aproximadament un quart de la primera plana del diari *Los Sitios de Gerona*, un diari d'àmbit local, de la cadena de premsa del *Movimiento* que parlava sobretot del que passava per territoris de la província de Girona.

ASPECTES RELLEVANTS:

S'informa que el relat és escrit per un testimoni i gairebé víctima del fet.

Explica que el tren anava carregat d'excursionistes que es dirigien a l'aplec de Cogolls i l'ambient era alegre i despreocupat.

La situació va canviar quan el tren va frenar de cop, la part davantera del comboi va caure al riu i alguns vagons van quedar com "suspesos" sobre l'aigua.

Explica que els ferits que hi van haver van ser lleus menys un, el senyor Gibert, que va quedar a sota l'aigua però va ser rescatat.

L'espai destinat al descarrilament del tren i a les reaccions de l'infortuni és molt menor a l'espai que es dedica al: *Viaje del Caudillo a Asturias*, que és l'article principal de la portada i que ocupa gairebé la meitat de la pàgina.

El descarrilamiento de un tren excursionista en la línea Gerona - Olot

A pesar de la magnitud de la catástrofe no hay más que un herido de gravedad

Como testigo del hecho, y casi víctima del mismo, vamos a relatar el accidente ferroviario ocurrido en la línea del ferrocarril de Olot a Gerona el domingo a primeras horas de la mañana.

A las seis en punto salió de la estación de esta ciudad el tren especial con unos trescientos excursionistas que nos dirigíamos a Las Planas para concurrir al Aplec Excursionista de San Pelegrín de Gollis.

La animación y optimismo que reinaba en la estación y en el convoy era la propia de estos casos. Todo marchaba como una seda, y el tren había ya dado fe de su calidad de expreso pasando de largo en la estación de Sak.

Poco antes de llegar a Bescanó, en aquel estrecho en curva que forman la carretera y el río Ter en que el tren corre casi como suspendido sobre el agua, nos sorprendió un violento frenazo, y en seguida nuestro coche, entre ruidos de herrajes comenzó a dar sacudidas extrañas; pronto nos dimos cuenta de que nos hallábamos fuera de la vía, suspendidos sobre el mismo río. Fué cosa de un momento, y todo quedó parado; la hecatombe se había consumado. La máquina, al desviarse, se precipitó al río, arrastrando todo el convoy, que no se detuvo hasta que las unidades delanteras opusieron suficiente resistencia.

CÓMO OCURRIÓ EL HECHO

No sin dificultades y grande espanto pudimos abandonar el coche y poner los pies en tierra firme y fué entonces cuando vimos la magnitud de la catástrofe. Según las versiones allí recogidas, el maquinista se dió cuenta de que iba a ocurrir el accidente, y al momento frenó, dió la señal de alarma con tres pitadas y él y el fogonero saltaron de la máquina. No hay duda que aquel frenazo impidió que el accidente alcanzara luctuosas proporciones.

Es de notar la serenidad que desde el primer momento animó a todos los viajeros, lo cual contribuyó también a evitar desgracias por precipitación o impudencia.

LOS HERIDOS

Afortunadamente, en las unidades delanteras que son las que sufrieron el rudo golpe iba poca gente; pero esto, de momento, nadie pudo apreciarlo y todos ignorábamos si estaban muchos o pocos debajo del agua. Los excursionistas más expertos, con los medios que tuvieron a su alcance, organizaron en seguida el salvamento de las

víctimas, y no tardamos mucho en percibirnos que éstas eran pocas y casi todos los heridos, leves.

El caso más grave ha sido el del joven y entusiasta excursionista señor Gibert, que era uno de los que iban en el furgón, quedando aprisionado debajo del agua, con peligro de morir por asfixia. Fué sacado en estado alarmante y durante todo el domingo inspiró seria inquietud. Pero las noticias que tenemos en este momento son de que ha entrado en esperanzadora mejoría.

LA CRUZ ROJA

No tardó en llegar la ambulancia de la Cruz Roja con personal y material de socorro, y sus servicios fueron, como siempre, abnegados y eficaces para el más rápido auxilio de los heridos, lo que nos complacemos en hacer constar, en honor de esta benemérita institución.

LA NOTICIA EN LA CIUDAD

La noticia de la catástrofe en la ciudad se propagó inmediatamente, y todo el domingo y el día de ayer fué tema de comentario en todas las conversaciones.

El domingo por la tarde fueron en ingente muchedumbre los curiosos que desde esta ciudad, de Sak, de Bescanó y de otros pueblos comarcanos se trasladaron al lugar del hecho para contemplar los efectos del accidente.

Calafactor que pudo contar cien habilitaciones en tres días

Document 8. Notícia del descarrilament publicada al Diari Los Sitios el 21 de maig de 1946. Hemeroteca Diari Los Sitios

DOCUMENT NÚM. 8

Ampliació de la notícia emmarcada

COMPANIA DEL FERROCARRIL
DE
OLOT A GERONA Barcelona, 28 de mayo de 1946.

SECRETARÍA
Núm. 400/946 Sr. D. Narciso Bosch
Exp. A. 0.º Mozo de estación
Gerona

Cherese en la contestación las
letras y números que anteceden.

En sesión celebrada por el Consejo, ayer, di cuenta del descarrilo del tren especial de viajeros, ocurrido en día 19 del actual en el km. 5,950 de nuestra línea, provocado por manos criminales y del que pudo derivarse una verdadera catástrofe; cosa que no ocurrió, por la serenidad demostrada y medidas inmediatas puestas en práctica.

El Consejo expresa su reconocimiento hacia Vd. por su abnegado proceder y en su deseo de corresponder al mismo, ha acordado concederle una recompensa pecuniaria de QUINIENTAS PESETAS, que tendré el gusto de entregarle, personalmente, el próximo viernes.

Accediendo gustoso a los deseos de la Entidad organizadora de dicho tren, se le concede permiso para que el próximo domingo, día 2 de junio, pueda acompañarla a la Ermita de los Angeles, donde tendrá lugar un Oficio en acción de gracias.

El Secretario - Director
(Firma)

Document 9. Notificació interna de la Cia. del Ferrocarril Olot - Gerona a Narcís Bosch Palahí concedint gratificació. AHG.

DOCUMENT NÚM. 9

TIPUS DE FONT: Document oficial. Arxiu Històric de Girona

TÍTOL, AUTOR I DATA: *Notificació interna*. Companyia del ferrocarril d'Olot a Girona, 1946/05/28

DESCRIPCIÓ GENERAL: Aquest document és una notificació del Consell de Direcció de la companyia del ferrocarril, adreçada al guardafrens Narcís Bosch Palahí, on és reconeix el seu valor i se'l premia amb una paga extraordinària de 500 pessetes. També li donen permís perquè assisteixi a l'acte d'acció de gràcies al Santuari dels Àngels.

ASPECTES RELLEVANTS: L'empresa reconeix l'incident com un acte criminal quan parla textualment de "provocado por manos criminales".

PRISION PROVINCIAL DE GERONA

Hoja disciplinaria de ISIDRO VICENS CUBARSI
 edad 28 años, estado soltero, delito no consta

E. P. A. - Mod. 122

Día	Mes	Año	CORRECCIONES O CASTIGOS Y MERITOS CONTRAIDOS
22	Mayo	1946	INGRESO.-Con esta fecha y en virtud de Substituto de la Guardia Civil de Salt(Gerona) ingresa el titular en este Establecimiento a disposición del Ilmo Sr Juez Especial de la 10ª Unidad de Ferrocarriles. Se notifica.
28	Mayo	1946	NOTIFICACION DE PRISION.-Se recibe con esta fecha escrito de la 10ª Unidad de Ferrocarriles en virtud del cual el Ilmo Sr Juez Instructor de dicha Unidad notifica la Prision del titular.
21	Junio	1946	ORDEN DE TRASLADO.-Con esta fecha se recibe del Centro Directivo, comunicando ha Ordenado el traslado del titular a la Central de Barcelona a disposición del Juzgado Militar Especial de Accidentes Ferroviarios.
26	Junio	1946	TRASLADADO.-Ha entregado con esta fecha a la fuerza conductora para su conducción a la Central de Barcelona, el titular, el cual quedará en dicho Establecimiento a disposición del Juzgado Especial Militar de Accidentes Ferroviarios. Se notifica.

Día	Mes	Año	CORRECCIONES O CASTIGOS Y MERITOS CONTRAIDOS
			ler de Barcelona, el titular, el cual quedará en dicho Establecimiento a disposición del Juzgado Especial Militar de Accidentes Ferroviarios. Se notifica.
			ES COPIA
			Gerona 26 de Junio de 1946
			El Subdirector

PRISION PROVINCIAL DE GERONA

Document 10. Full disciplinari d' Isidre Vicens Cubarsí a la Presó Provincial de Girona. AHG

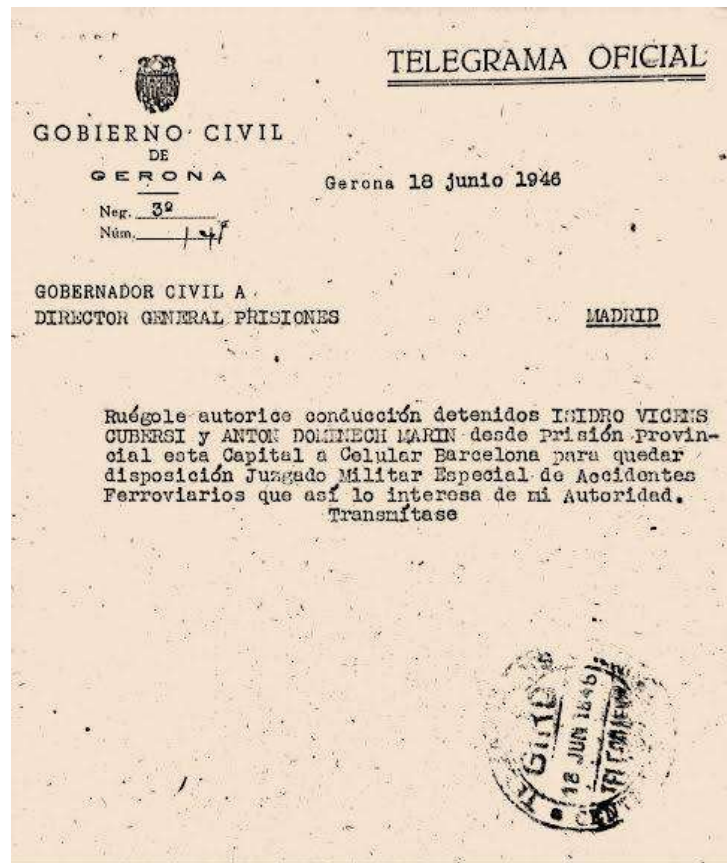
DOCUMENT NÚM. 10

TIPUS DE FONT: Document oficial. Arxiu Històric de Girona

TÍTOL, AUTOR I DATA: *Hoja disciplinaria de Isidro Vicens Cubarsi*, Presó Provincial de Girona, 1946/06/26

DESCRIPCIÓ GENERAL: Aquests documents referits a Isidre Vicens Cubarsí mostren cronològicament l'entrada a la presó de Girona, el 22 de maig del 1946, i el trasllat el 26 de juny, a la presó Model de Barcelona, per posar-lo a disposició del *Juzgado Especial de Accidentes Ferroviarios*. Aquesta va ser la persona a qui les autoritats van agafar com a autor del descarrilament del tren.

ASPECTES RELLEVANTS: Podem veure que totes aquestes accions i canvis passen en molt poc temps, en mesos. És interessant preguntar-se quines proves van portar al seu empresonament.



Document 11. Telegrama del Govern Civil de Girona al Director General de Presons de Madrid pel trasllat de Vicens i Domenech a la Preso Model de Barcelona

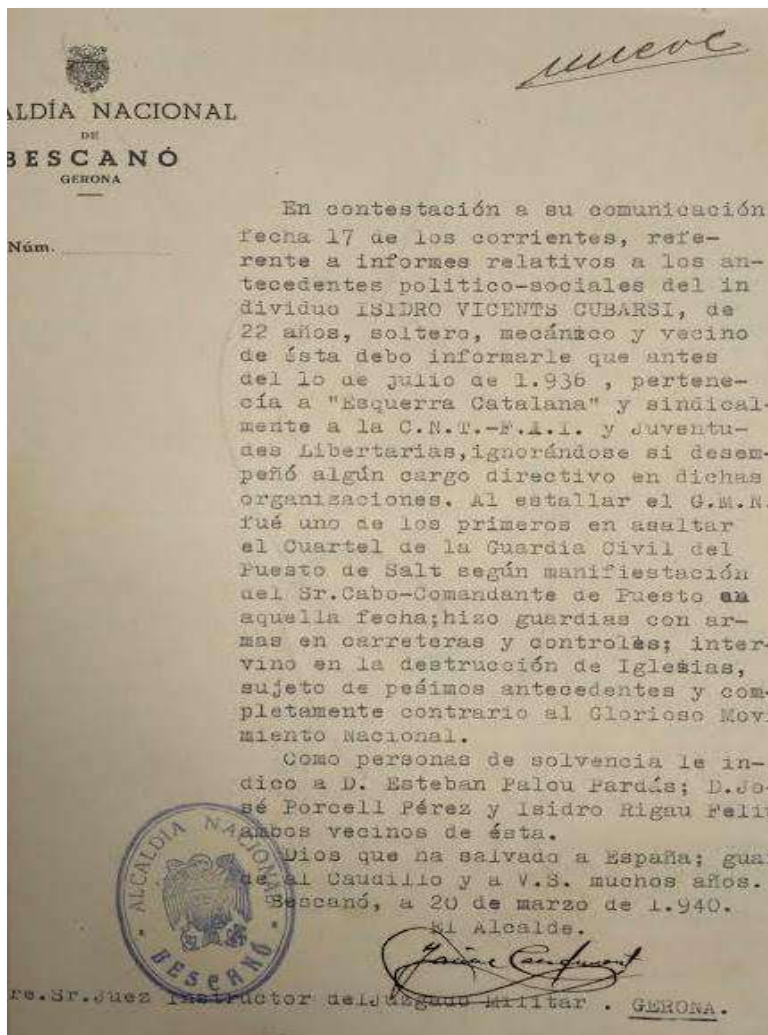
DOCUMENT NÚM. 11

TIPUS DE FONT: Document oficial. Arxiu Històric de Girona

TÍTOL, AUTOR I DATA: *Telegrama Oficial*, Govern Civil de Girona, 1946/06/18

DESCRIPCIÓ GENERAL: Aquest telegrama documenta el canvi de centre penitenciar d'Isidre Vicens Cubarsi i Anton Domènech Marin. Aquests havien sigut empresonats com a autors del descarrilament del tren.

ASPECTES RELLEVANTS: D'aquest document sobre els dos empresonats com autors del descarrilament en destaca que els envien cap a Barcelona, tot i que en aquell moment estaven a Girona. Aquest és el primer document que he trobat en el recorregut penal d'Isidre Vicens, no he pogut trobar l'ordre de detenció ni el d'empresonament.



Document 12. Informe de l'alcalde de Bescanó comunicant els antecedents polítics d'Isidre Vicens. AHG.

DOCUMENT NÚM. 12

TIPUS DE FONT: Document oficial. Arxiu Històric de Girona

TÍTOL, AUTOR I DATA: Desconegut, Alcaldia Nacional de Bescanó, 1940/03/20

DESCRIPCIÓ GENERAL: Aquest document és una instància de l'Alcaldia Nacional de Bescanó al jutge del Jutjat Militar sobre el comportament d'Isidre Vicens, on se'l acusa d'haver militat a Esquerra Republicana i CNT-FAI així com per haver assaltat el cuartel de la Guàrdia Civil i la destrucció d'esglésies durant la guerra.

ASPECTES RELLEVANTS: Aquestes imputacions per fets anteriors a la guerra degut a la relació de l'acusat amb agrupacions de caire republicà, seran importants a l'hora d'analitzar la seva detenció com a autor del descarrilament del tren.

DON JUAN VIÑALS PONS, CAPITAN DE INGENIEROS, SECRETARIO DEL JUZGADO MILITAR ESPECIAL DE ACCIDENTES FERROVIARIOS, DEL QUE ES JUNTE EL SR. COMENDADOR DE INGENIEROS DON ROCELIO NAVARRO ROMERO.

C E R T I F I C A D O : Que en el Sumarísimo Ordinario nº 34.852, y a los folios que respectivamente se expresan, obran las siguientes actuaciones :

AL FOLIO Nº 134 EXAMEN DEL ÍTEM. SR. AUDITOR DE GUERRA, QUE LITERALMENTE COPIADO, DICE ASI : R. E.17.628.- R.P. SIN ENCAMYADOS.- S. O. Nº 34.852.- Excmo. Sr.- Examinada la presente Causa nº 34.852 instruida por el supuesto delito de caída al río Ter de la máquina y dos coches de un tren especial de excursionistas ocurrido en el Km. 5 de la línea de ferrocarril de Gerona a Olot, el día 19 de mayo de 1.946 y

RESULTANDO: que el día 19 de mayo de 1.946 cayó al río Ter una máquina y dos coches de un tren especial del F.F.C.C. de Gerona a Olot Km. 5, a consecuencia de un sabotaje en la vía sin que hayan sido identificados ni habidos los culpables.

CONSIDERANDO: Que de las diligencias practicadas se desprende que se ha cometido un delito, sin que puede acusarse de él a determinada persona por lo que es pertinente el sobreseimiento provisional de la presente, a tenor de lo dispuesto en el párrafo 2º del artículo 723 del Código de Justicia Militar.

Por todo lo expuesto.-

PUEDERA V.E. acordar el sobreseimiento provisional de estas actuaciones de conformidad con el precepto legal citado, y caso de que así lo acordaré, ordene vuelva los autos a su instructor para cumplimiento, de lo prevenido en el artículo 723 y 726 del citado Cuerpo legal.- V.E., no obstante resolverá.- Barcelona, a El día de Octubre de 1.946.- Excmo. Sr.- EL AUDITOR DE GUERRA, firmado y rubricado: G. Zarranz.- Hay un sello en tinta negra que dice : AUDITORIA DE GUERRA - 4ª REGION MILITAR - SECCIÓN DICTAMENES.-

Y AL FOLIO Nº 135 DECRETOS DEL EXCMO. SR. CAPITAN GENERAL, QUE LITERALMENTE COPIADO, DICE ASI : Sección 2ª - A.- Num.66.972.- S/O 34.852.- Barcelona, 24 de Octubre de 1.946.- De conformidad con el precedente Dictamen y por sus propios fundamentos, acordó el SOBRESEIMIENTO provisional de las actuaciones instruidas con motivo de la caída al río Ter de la máquina y dos coches de un tren especial de la línea de ferrocarril de Gerona a Olot, el día 19 de Mayo 1946. Pasen los autos al Juzgado Militar Especial de Accidentes Ferroviarios en esta Plaza, para notificación, cumplimiento del artículo 723 y 726 del Código de Justicia Militar y demás trámites.- EL CAPITAN GENERAL, rubricado.- Hay un sello en tinta negra que dice : CAPITANIA GENERAL DE LA 4ª REGION.- SECRETARIA DE JUSTICIA.-

Y para que conste y a los efectos oportunos, expido el presente, en la Plaza de Barcelona a los veinticuatro días del mes de Octubre del año mil novecientos cuarenta y seis.

14 B
EL COMENDADOR JUEZ INSTRUCTOR
Navarro

Juan Viñals

Document 13. Certificació del Juzgado Militar Especial de Accidentes Ferroviarios, reconeixent sabotatge i sobreseint la causa contra Vicens i Domenech. ANC. Fons de la Presó Model.

DOCUMENT NÚM. 13

TIPUS DE FONT: Document oficial. Arxiu Nacional de Catalunya. Fons de la Presó Model.

TÍTOL, AUTOR I DATA: *Diligència Judicial, Certificació.* Juan Viñals Pons, Capità d'enginyers, secretari del jutjat militar especial d'accidents ferroviaris, 26 d'octubre de 1946

DESCRIPCIÓ GENERAL: En aquesta diligència judicial es certifica que en l'expedient d'instrucció del cas queda provat que s'ha comès un delictes que ha suposat el descarrilament del tren però que no es pot determinar, amb les investigacions fetes l'autor del mateix. Per això es demana que es procedeixi amb l'arxiu provisional del cas.

ASPECTES RELLEVANTS: És rellevant que en el document s'accepti com a provat que va ser un delictes, un sabotatge: *se desprende que se ha cometido un delito*; del qual no se'n poden determinar els autors.

- Jesús Bohigas. (En Narcís) havia participat com a enllaç sindical dels treballadors del tren, és a dir que havia tingut un paper rellevant durant un període en el tren d'Olot/Girona.

- El tren que va descarrilar omplert per membres del GEIEG, inicialment no havia de ser per aquest grup excursionista sinó que havia de passar primer un "tren militar" però per qüestions de logística es va canviar l'ordre i el tren del GEIEG va sortir primer

- Va sentir que els maquinistes demanaven frens. (...) va mirar a través d'una finestreta cap a la màquina del tren i ell va veure que hi havia la via desviada i automàticament va començar a frenar tant com va poder per evitar l'accident.

- En Narcís, degut a l'accident es va fer un tall al llavi, causant-li una cicatriu permanent però, com la gran majoria de passatgers, no va rebre grans ferides ni lesions

- Quan en Narcís i els altres operaris del tren van explicar el que havien vist, van dir que les vies estaven descarrilades, suposant que amb una perpalina les havien orientat cap al riu.

- Dies després la companyia del ferrocarril d'Olot a Girona va donar-li com a agraïment a l'acte heroic i a la seva valentia en aquest acte criminal cinc-centes pessetes.

- Sempre s'havia dit que un altre tren que per causes logístiques havia deixat passar els del GEiEG

Document 14. Fragment transcripció entrevista Jesús Bohigas on explica el relat del seu avi, guardafrens del tren descarrilat. El·laboració pròpia.

DOCUMENT NÚM. 14

TIPUS DE FONT: Entrevista telemàtica

ENTREVISTAT: Jesús Bohigas, net de Narcís Bosch i Palahí el guardafrens del tren que va descarrilar a la Pilastra l'any 1946. Ell i la seva família han recopilat molta informació relacionada amb la feina d'en Narcís.

DATA: 12/7/23

RESUM DELS TEMES TRACTATS: durant l'entrevista es parla del paper que va tenir Narcís Bosch, el guardafrens del tren i avi de l'entrevistat. També parlem del que en Narcís explicava i el que va passar després.

ASPECTES RELLEVANTS: Bohigas informa que el maquinista i el guardafrens, el seu avi, van poder veure la via desviada. També de la gratificació que va rebre en Narcís per la seva actuació durant el descarrilament. És el primer que ens parla d'un altre tren que, suposadament, anava carregat d'armes i va deixar passar el del GEiEG.

Ivan Bustamante Els maquis tenien la informació que el tren anava carregat d'armes i anava a Olot, aquesta informació li havien donat els contactes que tenien que eren ferroviaris.

- En Lluís Bustamante era del grup de maquis de Girona (des de Rocacorba, Banyoles, la Bisbal...).

- En Lluís Bustamante formava part del grup de maquis "oficial" coordinats pel PSUC i aquest tipus es va desmantellar amb la caiguda dels 80 l'any 1947.

El meu avi es deia Lluís Bustamante Camino però el seu "nom de maqui" era Ramon. Al grup tothom tenia un sobrenom: l'Andreu Puigbó era el noi de l'oli o Joan, els germans Serra i un d'ells era conegut com a Paella, en Joan Sunyer era conegut com a Manco i solia anar sempre amb una jaqueta de pana, en Narcís Roch que era el que portava la ràdio. L'Andreu Puigbó era una mica el cap dels maquis.

- Ells tenien la consigna de no matar a ningú, fins i tot una vegada es van trobar un Guàrdia Civil i van ensenyar les armes. Quan ja el tenien seu, no el van matar sinó que només el van fer tornar a la caserna només en calçotets.

- El mètode per fer descarrilar el tren va ser descargolar els cargols que aguantaven la via. Ho van fer durant la nit abans.

Totes aquestes històries me les va poder explicar perquè havia estat a l'exili. Les persones que es van quedar aquí no van explicar res per por a les represalies. Es va exiliar l'any 1947, al mateix temps que els altres companys del grup de maquis. Van marxar després de l'intent d'ocupar la Vall d'Aran. La seva intenció era marxar cap a Mèxic però quan van arribar al port, a Cherbourg (Normandia) hi havia molta feina ja que encara estava tot en runes per la II Guerra Mundial i van decidir quedar-se allà.

El meu avi té un grup de pisos de protecció oficial amb el seu nom com a reconeixement.

Document 15. Fragment transcripció entrevista Ivan Bustamante, on explica el relat del seu avi, membre del Maquis, sobre el sabotatge. Font: El-laboració pròpia.

DOCUMENT NÚM. 15

TIPUS DE FONT: Entrevista

ENTREVISTAT/DA: Ivan Bustamante, net de Lluís Bustamante Camino, *Ramon*, qui va formar part del grup de maquis que van descarrilar les vies del tren d'Olot el dia 19 de maig de 1946.

DATA: 1/8/2023

METODOLOGIA: Entrevista presencial semi-estructurada

RESUM DELS TEMES TRACTATS : Explica en detall l'operatiu del sabotatge. Relata i descriu els membres de l'escamot. També explica l'exili del seu avi.

ASPECTES RELLEVANTS: Sorpren el detall amb que descriu els fets. El relat que Lluís Bustamante fa al seu net, des de l'exili, l'allibera de qualsevol censura. Sembla un relat molt creïble atès que les dates, els noms dels membres de l'escamot i les seves descripcions concorden amb altres informacions publicades prèviament.

2.2.2 Fonts que interpreten o donen informació complementària.

La recuperació de la Memòria Històrica a fet possible que, a partir de la primera dècada del 2000 i fins a l'actualitat, s'hagi iniciat un procés d'investigació i documentació de molts fets silenciats durant el franquisme.

El tema que ens ocupa, el descarrilament, n'és un exemple. L'incident a la Pilastra apareix sovint a les xarxes o en diferents converses i en llibres relacionats amb el tema. Alguns

testimonis directes o indirectes en donen la seva opinió.

És per això que seguidament he adjuntat algunes de les cites que interpreten aquell succés. Entre elles hi ha l'article de l'Arxiu Municipal de Salt, que aporta una minuciosa descripció dels fets i actualitzacions escrites per familiars de persones relacionades amb el descarrilament, que va ser l'origen d'aquesta recerca.

Del mateix tipus també he trobat diferents webs que aporten noves informacions i punts de vista. D'altra banda he cercat a llibres que documenten el fet i en molts casos donen noves informacions. Finalment, tal com he anunciat a la metodologia, he entrevistat a persones coneixedores dels temes relacionats amb el descarrilament com: El tren d'Olot, la seva història i rellevància social, i la Guerra Civil i la postguerra.



Figura 31. Entrevista a Pere Gibert. Butlletí del GEiEG Girona 2000

CITACIÓ LITERAL DEL CONTINGUT DE L'ENTRADA

“19 de maig de 1946. Un grup de nois i noies del GEiEG pugen al petit tren de la línia Girona-Olot per anar a Les Planes, a l'Aplec Excursionista de Sant Pelegrí de Cogolls. Tenen per endavant un divertit diumenge d'excursió i estan emocionats i excitats. Riuen, fan bromes, s'ho passen d'allò més bé. A les 6 en punt el tren es posa en marxa, alguns treuen un entrepà i una bota de vi que es passen de mà en mà per fer més distret el pesat viatge. Poca estona després passen de llarg l'estació del Veïnat de Salt. El tren no para en aquesta ocasió, és un tren especial que els ha de dur directament a destí. Per això tampoc no para a l'abaixador de Salt. Per la finestra veuen el campanar de Sant Cugat mentre el tren s'endinsa per les deveses i fa camí cap a la riba del riu Ter per sortejar el difícil pas de la muntanya de Montfullà, allà on sembla que el tren vagi penjat del precipici, just al Pas del Gegant.

“El tren és a punt d'entrar a la pronunciada corba quan de sobte una brusca frenada seguida de sotracs i les sacsejades fa caure la gent i que les bosses surtin disparades per tot arreu. Tot són crits, exclamacions i laments mentre el vagó continua la seva infernal carrera desbocada en direcció al riu, però finalment s'inclina perillosament i s'atura abans d'arribar-hi. Ningú entén què ha passat. Alguns tenen cops i contusions i tots estan espantats. Els més decidits obren les finestres i ajuden la gent a saltar a fora del tren i un cop a terra ferma descobreixen la magnitud de la tragèdia.”

“El tren ha descarrilat. La locomotora i el primer vagó han caigut al riu que, en ser primavera, baixa amb molta aigua i s'han submergit. Per sort la majoria de la gent anava en els darrers vagons per evitar empassar-se el fum de la locomotora i en el primer cotxe hi anaven només tretze persones que han pogut sortir pel seu propi peu excepte un, en Pere Gibert de vint-i-sis anys, que ha rebut un fort cop al cap que l'ha deixat inconscient i hauria mort ofegat si els seus companys no s'haguessin adonat que faltava i l'haguessin rescatat de l'interior del vehicle mig submergit.”

“Pocs minuts després del descarrilament, veïns de Salt, de Bescanó i la Creu Roja són al lloc dels fets per ajudar en les tasques de salvament. Seixanta persones han resultat ferides de diversa consideració, però gairebé totes de caràcter lleu. Només en Pere Gibert és el que ha rebut més. Està greu i una ambulància se l'endú a l'hospital on dies després aconseguix recuperar-se favorablement. També s'emporten a l'hospital a Blai Magaldi amb un trauc al cap, però no és una ferida greu i després de curar-lo pot tornar a casa seva.”

(segueix a la pàgina següent)

“Per què s’ha produït l’accident? Els diaris no en diuen la causa i la versió més o menys “oficial” apunta cap el mal estat de les vies, degut a la falta de manteniment (que es volia amagar) i les abundants pluges que havien caigut dies abans. Però hi ha una altra versió que corre de boca en boca per tot el poble de Salt i que es resumeix en una sola paraula: sabotatge

“Hi ha uns aspectes inquietants en les notícies publicades a Los Sitios (21/05/1946, pàgines 1 i 2) i a La Vanguardia (22/05/1946, pàgina 11) que ens en fan sospitar: l’accident es va produir en una corba molt tancada que dificultava la visió de la via. El maquinista va frenar bruscament, va fer sonar el xiulet tres cops com a senyal d’alarma i va poder saltar de la locomotora juntament amb el fogoner abans que el tren es precipités cap el riu.”

“Si va frenar i activar l’alarma és que, potser, va veure alguna cosa sospitosa a les vies, però no va tenir temps d’aturar-se abans a causa de l’escassa visibilitat? Com és que en les fotografies que han donat aquest 2014 a l’Arxiu sobre l’accident es veu la via del tren clarament desviada cap el riu? Van ser desviades per una mà humana o van ser arrossegades per la força de la locomotora en el moment del descarrilament? Per què les autoritats i la premsa va ocultar la causa real del descarrilament? No interessava que se sabés que havia estat un sabotatge o el que no interessava és que se sabés que no es feien les tasques de manteniment necessàries a la línia fèrria?

Accident o sabotatge? Potser mai podrem esbrinar la veritat del que va passar aquell matí d’un mes de maig.”

Document 16. Post publicat a la web de l’Arxiu Municipal de Salt l’any 2014 titolat “Accident o Sabotatge ». AMS

DOCUMENT NÚM. 16

TIPUS DE FONT: Pàgina Web

TÍTOL, AUTOR I DATA: *Accident o sabotatge?*, Arxiu Municipal de Salt, 2014

RESUM DEL CONTINGUT: En aquesta publicació, s’explica detalladament com van ocórrer els fets, com es devia sentir la gent que viatjava amb el tren. S’explica que molts veïns dels pobles propers com Salt, Bescanó... es van anar apropant al lloc dels fets per veure què havia passat i ajudar si era necessari. La majoria de ferits van ser lleus, excepte en Pere Gibert, que havia rebut un fort cop al cap i estava inconscient, si els seus companys no l’haguessin ajudat, s’hauria ofegat. El ferit va ser traslladat a l’hospital i va ser donat d’alta al cap d’uns dies. També descriu el lloc dels fet com un lloc amb poca visibilitat, degut a la corba, molt tancada. Finalment, també narra l’acció del maquinista, que va pitar per tal que el tren frenés, segons abans d’arribar al lloc on va descarrilar. A l’article es planteja la possibilitat que el maquinista veiés alguna cosa sospitosa a les vies.

ASPECTES RELLEVANTS: La lectura d’aquest post i els comentaris que va recollir amb posterioritat, que també adjunto, em va motivar per estirar el fil de la recerca. Per això el títol del meu TDR és coincident amb el d’aquesta entrada.

"ACTUALITZACIÓ DE L'ENTRADA (18/02/2014)

Hem rebut un correu electrònic en referència a aquest article que diu el següent: "El grup de maquis de la zona de Girona va rebre des de Tolosa de Llenguadoc la informació de què aquell tren portaria un carregament d'armes de Girona a Olot, així que es va planificar el sabotatge. La nit corresponent van anar a descargolar les vies. El que mai van saber va ser si la informació havia estat errònia o si les autoritats van utilitzar la gent del GEIEG d'escuts humans per protegir l'armament."

Aquest correu recull el testimoni de l'avi del remitent que era maqui i va participar en les tasques de descargolament de les vies.

Interessant apunt!"

Document 17. Actualització del post del 18/2/2014 Font AMS

DOCUMENT NÚM. 17

TIPUS DE FONT: Pàgina Web

TÍTOL, AUTOR I DATA: *Més informació sobre els fets del tren d'Olot de l'any 1946*, Arxiu Municipal de Salt, 2014/02/18

Tot i que en el comentari no consta l'autor, a través de l'Arxiu Municipal de Salt, vam poder posar-nos amb contacte amb ell, Ivan Bustamante, que va accedir a un entrevista que podeu llegir en l'annex d'aquest TDR.

RESUM DEL CONTINGUT: El remitent del comentari assegura que segons el seu avi, que era un integrant dels maquis que operaven a la zona de Girona, havien rebut informacions des de Tolosa de Llenguadoc referida a que aquell tren portaria un carregament d'armes. Que mai no van saber si es tractava d'un error o bé les autoritats franquistes van fer servir els excursionistes com escuts humans.

ASPECTES RELLEVANTS: Sorpren el comentari atès que s'admet, sense cap mena de dubte, que el descarrilament va ser degut a un sabotatge dels maquis. Obre la via a la possibilitat d'un error d'informació ja que l'objectiu de l'atemptat era un tren carregat amb armament o bé a que el tren portés armes i els membres del GEiEG fossin utilitzats com escuts humans.

MÉS INFORMACIÓ SOBRE ELS FETS DEL TREN D'OLOT DE L'ANY 1946

“Fa uns dies varem fer una entrada en la que ens preguntàvem si l'accident que va patir a la Pilastra el tren d'Olot el 19 de maig de 1946 havia estat realment un accident o un sabotatge. Les versions "oficials" parlaven d'accident fortuit, d'altres "oficioses" que el manteniment de les vies era escàs i que les pluges les havien fet malbé, però la versió més estesa entre la gent de Salt era (i és) ben diferent: sabotatge.

Després de publicar l'entrada varem rebre uns quants correus electrònics en que la versió majoritària era la del sabotatge i, fins i tot, ens donaven testimonis directes de gent implicada. Un d'aquells correus ja el varem publicar en una actualització de l'entrada, però un altre correu comportava la donació a l'Arxiu de la fotografia que encapçala aquest escrit i, a més, una llarga explicació de primera mà: la mare del nostre interlocutor va viure en directe els fets quan va anar fins el lloc de l'accident a interessar-se pel seu pare, en Narcís, que era guardafrens i treballava en aquell tren. Aquesta és l'explicació que ens ha fet arribar la filla d'en Narcís que encara recorda perfectament tot el que va passar aquell dia de fa gairebé 68 anys: "En Narcís, per la seva feina de guardafrens, anava al vagó de cua quan va sentir que la màquina l'hi demanava frens amb una cadència especial del xiulet. Va pensar que era estrany que l'hi demanés tan aviat perquè encara eren lluny de l'estació de Bescanó. Va començar a frenar de la forma habitual sense sospitar res quan, en sentir la insistència de la màquina, va mirar pel vidre de la finestra que tenia damunt del vagó i va veure que la via estava tallada. Urgentment va giravoltar la maneta amb totes les seves forces per evitar el desastre, però la inèrcia del tren era massa forta i tot i que la màquina va perdre molta velocitat, quan va arribar a la via desviada, es va balancejar i va caure al riu arrossegant tots els vagons darrera seu. En Narcís es va fer una ferida al llavi amb el vidre de la finestra

Mentrestant, a casa d'en Narcís, varen sentir passar moltes ambulàncies per la carretera (actual carrer Major) i la seva muller i la seva filla varen sortir a preguntar. Una persona els va dir que el tren havia caigut a la Pilastra. Les dues dones, espantades, van córrer a la recerca de notícies perquè sabien que en Narcís anava en aquell tren. La filla va agafar la bicicleta i va córrer cap a la Pilastra. Allà va trobar el seu pare assegut mentre un metge li curava la ferida del llavi. Més tranquil·la en veure que no era greu, s'hi va quedar una estona per ajudar i va escoltar les converses dels altres treballadors del tren que deien:

(Continua a la pàgina següent)

-Però com ho han pogut fer?

-Molt fàcil, han tret els cargols i amb una perpalina han desviat la via- va respondre en Narcís." Semblava que algú realment havia descaragolat la via, no se sap si els dos rails o només un, i que l'havia desplaçat una mica. La màquina, en caure al riu, va acabar de desplaçar-la del tot arrossegant-la amb ella.

Per què els diaris no van dir res d'aquesta hipòtesi? Doncs perquè en aquella època de repressió i postguerra (tot just feia menys d'un any que s'havia acabat la Segona Guerra Mundial i set anys de la fi de la Guerra Civil), qualsevol referència a la lluita dels maquis o altres guerrilles, eren sistemàticament silenciades per la censura del règim franquista."

Document 18. Comentari alpost del l'Arxiu Municipal de Salt, publicat el 18 de març. AMS

DOCUMENT NÚM. 18

TIPUS DE FONT: Pàgina Web

TÍTOL, AUTOR I DATA: *Més informació sobre els fets del tren d'Olot de l'any 1946*, Arxiu Municipal de Salt, 2014/03/18

A partir de la informació de l'Arxiu, hem pogut contactar amb l'autor de l'entrada, Jesús Bohigas, a qui hem entrevistat.

RESUM DEL CONTINGUT: L'Arxiu Municipal de Salt recull un altre comentari a la seva entrada que, a més, comporta la donació d'una fotografia del descarrilament i una llarga explicació de primera ma sobre els fets de la Pilastra. Es tracta del relat de la filla del guardafrens del tren afectat, que detalla l'actuació del seu pare i que, mentre li curaven una petita ferida, va poder sentir que els treballadors del tren atribuïen el descarrilament a una acció intencionada.

ASPECTES RELLEVANTS: Ja des del primer moment, els testimonis directes del fet, com la filla del guardafrens recullen la teoria del sabotatge com l'origen més probable del descarrilament. El relat també posa en evidència que el maquinista va veure la via desviada i va demanar frens de manera insistent.

JOSEP MURLÀ - El meu avi, Francesc Giralt Dilmé, de Sant Esteve d'en Bas, nascut l'any 1886 i mort l'any 1964 amb 78 anys, (...) es va passar gairebé tota la vida treballant al tren.

- Treballar al tren volia dir: aixecar-se al dematí, pujar al tren que els duia allà on fes falta, com si fossin una brigada de manteniment. La seva feina era revisar les vies, que no s'hagués posat cap pedra o alguna incidència que fes anar malament el tren.

-També el que feien de tant en tant era canviar les travesses de fusta de les vies i cargolaven els cargols fluixos.

- En Joan Giralt Terme, el meu tio, va acabar sent el cap de l'estació de Girona, l'últim.

- Els caps d'estació vivien al primer pis de l'estació.

- Els meus avis podien viatjar de franc, ja que l'avi havia treballat allà.

- Els seients eren de fusta, els vagons tenien un passadís al mig, bancs a cada cantó.

- A part del transport de viatgers, hi havia el de mercaderies.

- Quan el tren arribava a Olot, la direcció era contrària a la que havia d'anar i per girar-lo, hi havia una estructura rodona amb quatre vies i aleshores la giraven per orientar-la cap a Girona.

- Hi havien grans dipòsits d'aigua ja que el tren anava amb vapor. A meitat del trajecte havien de parar a repostar.

- A part de les estacions hi havia uns "apeaderos", com el de Codella, per la gent de la zona. Em sembla que no parava, baixava la velocitat i havies de fer un salt.

- Quan a Olot hi va haver un destacament militar, aquests també l'utilitzaven.

- Les fàbriques de sants l'utilitzaven molt després de la guerra perquè tenien molta producció.

- El transport per carretera era molt complicat. Anaven amb cavalls, hi havia molt poques camionetes de motor. Les carreteres no estaven asfaltades totes eren de pedra. Aleshores el tren era lo més pràctic i segurament lo més barat.

- Hi havien forces trens especials, per exemple per anar a les festes majors.

- La feina del cap d'estació era molt fàcil, havia de portar l'administració, mirar que els números sortissin, la puntualitat dels trens...

Document 19. Fragment entrevista a Josep Murlà, familiar de ferroviaris, on explica el funcionament regular del tren d'Olot. El·laboració pròpia.

DOCUMENT NÚM. 19

TIPUS DE FONT: Entrevista (fragment). Adjunto la transcripció completa a l'annex

ENTREVISTAT/DA: Josep Murlà, periodista i historiador garrotxí.

DATA: 2023/08/07

METODOLOGIA: Entrevista presencial estructurada

RESUM DELS TEMES TRACTATS: En aquesta entrevista es parla de la part de la seva família que va treballar en el tren d'Olot i com era treballar allà. També es parla de com era el tren i el funcionament d'aquest.

ASPECTES RELLEVANTS: Es posa en relleu la importància del Tren d'Olot en la vida social i econòmica de la Garrotxa, la Selva i el Gironès. També que l'alternativa de transport per carretera era molt poc competitiva.

HISTORIA DEL FERROCARRIL OLOT-GIRONA

“El 16 de maig de 1946 tingué lloc un atemptat que per poc no ocasionà la mort de cents de persones. Aquell dia, un tren especial del Centre GEiEG. de Girona els portava fins a les Planes d’Hostoles, per anar a Cogolls on se celebraria un aplec, però quan passava pel Pas dels Gegants, una mà assassina havia afluixat els carrils i, en conseqüència, la locomotora descarrilà i anà a parar al riu. Per sort, no va morir ningú i la línia estigué tallada durant una dies fins a completar les difícils tasques de rescat de la locomotora.”

Document 20. Pàgina web de l'Associació Amics del Tren Olot-Girona. 2011. Fragment on es cita el descarrilament.

DOCUMENT NÚM. 20

TIPUS DE FONT: Pàgina Web

TÍTOL, AUTOR I DATA: *HISTÒRIA I CRONOLOGIA*, Associació Amics del Tren Olot-Girona, 2011

RESUM DEL CONTINGUT: Es tracta d'un fragment dels fets més rellevants de la història del Tren d'Olot. La cronologia ressalta el sabotatge del 1946.

ASPECTES RELLEVANTS: En aquest web, es parla de la data de l'incident, de la destinació, del lloc... Però el més rellevant és que parla d'un atemptat. També parla d'una mà assassina, referint-se al possible autor del descarrilament. Finalment destaca que la línia va restar tallada uns dies.

CITACIÓ

“El sabotatge de 1946. El 16 de maig de 1946 tingué lloc un atemptat que hagués pogut causar la mort de centenars de persones (3). Un tren especial del Grup Excursionista i Esportiu Gironí GEiEG, amb 300 excursionistes que anaven a celebrar l'aplec anual del grup a Sant Pelegrí de Cogolls, a les Planes d'Hostoles, quan passava pel Pas dels Gegants, algú havia afluixat els carrils i, en conseqüència, la locomotora descarrilà i anà a parar al riu. Per sort, no va morir ningú, i la línia va estar tallada durant una dies fins a completar les complicades tasques de rescat de la locomotora. Les versions “oficials” de l'època parlaven d'accident fortuït, d'altres “oficioses” deien que el manteniment de les vies no havia estat adient i que les pluges les havien fet malbé, però la versió més estesa entre la gent de Salt era va ser ben diferent: sabotatge.”

“Semblava que algú realment havia descaragolat la via, i que l'havia desplaçat lleugerament. La màquina, en caure al riu, va acabar de desplaçar-la del tot arrossegant-la amb ella. En aquella època de repressió i postguerra, tot just feia menys d'un any que s'havia acabat la Segona Guerra Mundial i 7 de la fi de la Guerra Civil, qualsevol referència a la lluita dels maquis o altres guerrilles, eren sistemàticament silenciades per la censura del règim franquista.”

Document 21. Fragment d'Història i Cronologia del tren d'Olot, on es narra el descarrilament. Fons Associació d'Amcs del Tren Olot-Girona.

DOCUMENT NÚM. 21

TIPUS DE FONT: Pàgina Web

TÍTOL, AUTOR I DATA: *HISTÒRIA I CRONOLOGIA*, Associació Amics del Tren Olot-Girona, 2011

RESUM DEL CONTINGUT:

ASPECTES RELLEVANTS: Aquest fragment del web, explica la situació del tren, els passatgers, la destinació... També narra que “algú havia afluixat els carrils” i per aquest motiu la locomotora va descarrilar. Explica que les versions “oficials” parlaven d'accident i mal manteniment però que la població de Salt creia que havia sigut un sabotatge. Destaca la proximitat del final de la Segona Guerra Mundial i la Guerra Civil, cosa que comportava una gran repressió i silenci per fets relacionats amb els maquis.

CITACIÓ

“1946: al mes de Maig, hi ha un descarrilament del tren al punt anomenat Pas del Gegant (entre Salt i Bescanó). No se sap ben bé si va ser si va ser un sabotatge o bé que la via estava en mal estat en aquell punt.”

Document 22. Fragment pàgina web Història de Bonmatí on es refereix el descarrilament.

DOCUMENT NÚM 22

TIPUS DE FONT: Pàgina Web

TÍTOL, AUTOR I DATA: *EL TREN D'OLOT*, Història de Bonmatí, 2013

RESUM DEL CONTINGUT: Es cita el descarrilament. Apunta la teoria del sabotatge en contraposició al mal estat de la via

ASPECTES RELLEVANTS: En aquest cas, el web explica les dues opcions, que sigués un sabotatge o fos causat pel mal estat de les vies, però no especifica quina és la més possible o alguna informació que es decanti cap a una opció o l'altra.



Document 23. Article "L'Accident del GEIEG: 50 anys" publicat al Butlletí del GEIEG, el maig de 1996.

DOCUMENT NÚM. 23

TIPUS DE FONT: Article (adjuntat com a annex)

TÍTOL, AUTOR I DATA: L'ACCIDENT DEL GEIEG: 50 ANYS, Butlletí del Grup Excursionista i Esportiu Gironí (GEiEG), 1996/05/...

RESUM DEL CONTINGUT: En aquest article es recorda l'accident del tren on hi viatjaven membres del GEIEG, alguns membres posteriors del qual en van escriure aquest article. Es comenta el personatge de Pere Gibert, molt rellevant en la història al ser l'únic ferit greu, s'explica que aquest havia quedat submergit al riu però un altra persona del furgó, en Gilabert, el va socórrer. Es va estar força dies hospitalitzat i fins i tot va rebre la visita del Governador Civil de Girona. També hi apareix Josep Amargant, l'encarregat de donar la sortida al tren que va descarrilar. Explica que quan li van dir que el tren havia descarrilat va trucar ràpidament a la Creu Roja i ell va agafar la bicicleta i va anar al lloc dels fets. Finalment explica que, uns dies després, una part dels excursionistes que anaven amb el tren van anar al Santuari de la Mare de Déu dels Àngels per agrair-li la seva salvació en el descarrilament.

ASPECTES RELLEVANTS: Aquests documents aporten els testimonis de dues persones implicades en la història. També afegeixen noves informacions del fet com la manera que els serveis de salvament van ser avisats.



Document 24. Article "La tardor del maquis, el fracàs de les armes" d'Antoni Dalmau, publicat a Presència el 19/8/1990

DOCUMENT NÚM. 24

TIPUS DE FONT: Article (adjuntat com a annex)

TÍTOL, AUTOR I DATA: *La tardor del maquis, el fracàs de les armes, Antoni Dalmau, Presència, Pàg. 16, 1990/08/19*

RESUM DEL CONTINGUT: En aquest article es contextualitza el descarrilament amb el sabotatges de la resistència francesa contra el règim nazi. Relata el succés i explica que un retard en la sortida va ser providencial per poder evitar una catàstrofe. Ressenya que la premsa no va parlar en cap moment de sabotatge però que moltes persones recolzaven aquesta hipòtesi. Rebat la hipòtesi ja que els maquis no solien tenir la intenció d'atacar a objectius civils i ho relaciona amb un possible intent de desacreditar-los o un accident passat com si fos un descarrilament per qüestions d'assegurances i prestigi. Seguidament es parla de l'acte d'acció de gràcies dels membres del GEIEG a la Mare de Déu dels Àngels quinze dies després. Per acabar esmenta que hi va haver vuit detinguts amb antecedents polítics sota la sospita de ser els autors del descarrilament. Un d'ells comenta, anònimament, que a la presó va córrer el rumor que ell havia descarrilat un tren ple de guàrdies civils i el van "tractar com un rei".

ASPECTES RELLEVANTS: D'aquest article en destaca l'aportació de diferents informacions com el retard dels excursionistes que va canviar del tot el seu destí, també moltes informacions que recolzen i descarten les hipòtesis de les possibles causes del descarrilament. També és molt rellevant la informació que dona sobre la celebració al Santuari de la Mare de Déu dels Àngels i dels detinguts.

CITACIÓ

“Ara bé: atribuir als maquis l'autoria de tots aquests actes és un recurs fàcil. També ho és el fet de considerar-los provocadors del descarrilament del tren d'Olot, dins el terme de Bescanó, quan els socis del GEIEG omplien el comboi que havia d'acostar-los a l'aplec de Cogolls. Allò cert és que l'accident darrer va ser sonat i que fou notícia a la primera pàgina del diari. Però no va haver-hi víctimes mortals i només un ferit. La màquina, això sí, va caure al riu Ter i els primers vagons que la seguien quedaren en una situació compromesa. Per justificar-se, la policia va detenir l'Isidre Vicens i l'Antoni Domènech, i els envià a la presó cel·lular de Barcelona, on després de retenir-los uns quants mesos hagueren de posar-los en llibertat. Quan hi arribaren, els companys de captiveri no van rebre'ls gens malament: havia corregut el rumor que havien fet descarrilar un tren que transportava guàrdies civils.”

Document 25. Citació bibliogràfica del llibre "Els maquis" de Josep Clara

DOCUMENT NÚM. 25

TIPUS DE FONT: Bibliogràfica

TÍTOL, AUTOR I DATA: *Els maquis*, Josep Clara, 1992

RESUM DEL CONTINGUT: Descarta, per manca de proves, que l'accident sigui degut a un sabotatge dels maquis. Relata la detenció de Vicens i Domènech com a caps de turc.

ASPECTES RELLEVANTS: En aquest fragment, Clara deixa oberta la possibilitat que el descarrilament fos un acte dels maquis. Proporciona informació rellevant i narra detalladament la situació dels detinguts com a autors de l'acte vandàlic.

CITACIÓ

No és fins a l'any 40 que el tren d'Olot torna. S'havien invertit més de mig milió de pessetes de les d'abans en la construcció de les parts destruïdes al llarg de la guerra civil i el 25 de juliol es reinaugurava el servei. Ple de flors i violes, fins un dia de maig del 1946, que el carrilet patí l'accident més espectacular de la seva dilatada història.

Era el dinou de maig, a les set del matí, quan les dues-centes persones, totes socis del GEIEG, que anaven al tretzè aplec de Cogolls, es van veure trasbalsades per un sotrac brusc. Tot passant pel «pas de gegant», prop de Bescanó, la màquina descarrilà i caigué al riu, arrossegant el furgó on hi havia les motxilles i els paquets. Les màquines es van enfonsar, mentre que una jove que anava en el furgó va estar a punt de negar-s'hi i foren molts els qui es varen remullar. El Sr. Aubet aleshores cap de l'estació de Bescanó, o sigui el poble més proper al lloc de l'accident, recorda el dia com si fos avui.

«Era un tren especial, del GEIEG, que portava els excursionistes. Els maquinistes havien de fer l'intercanvi. A les set baixava una màquina des de Bescanó. Jo, un fogoner i un maquinista estàvem enraonant, el maquinista es deia Josep Bagué, i com que allà al pas del Gegant feia molt de pendent, era corrent que es demanés frens, era una cosa de la qual nosaltres no en fèiem gaire cas. El tren agafava velocitat i a vegades el maquinista en veure que anava de pressa xiulava, volia dir que demanava frens. Aquest dia sentim això. i ho vam comentar entre nosaltres: «Deu anar massa de pressa, deu demanar frens». I ja pots comptar! ens girem, i a l'acte ja veiem un xombu d'aigua que puja. És clar, jo el primer que vaig dir va ser: «Hi ha el tren a baix». I si, de fet va ser així. Vaig dir al maquinista que anéssim cap allà, mentre jo ho comunicava a Girona. I em vaig posar en contacte amb el cap de manteniment, que es deia igual que el rei, Amadeu Saboia, i la gent de seguida va calcular que hi hauria desgràcies. Hi enviaren dues o tres ambulàncies. A baix hi havia la màquina, dins el riu. Un vagó penjat, també mig colgat d'aigua i mira... per sort allò va ser un miracle, ja que no va passar quasi res a ningú. Solament va haver-hi un ferit i al cap de poc ja marxaria cap a casa seva. Un veritable miracle. Les cròniques oficials diuen que la via estava en mal estat, però jo crec, que més aviat va ser un atemptat. Llavors era el temps dels maquis que passaven de França, eh! perquè així que va venir el maquinista, —aquell home va arribar mig mort, que ja era gran—, i el fogoner, afirmaren que havien demanat frens perquè el segon havia vist que la via estava trencada: «Demaneu frens, Margò, que la via està trencada, mentre en Joaquim Pons, o sigui, el fogoner, va saltar per la banda d'allà. Va tenir sort, perquè hi havia el mur aquell i es podria haver estavellat, però els ferroviaris en sabien prou, de baixar en marxa. Joestic més que segur que la via era trencada, perquè aquell, quan va arribar a l'estació, va ser la primera cosa que em va dir».

(Segueix a la pàgina següent)

CITACIÓ

“L’accident més espectacular en la història del tren d’Olot s’enregistrà el 19 de maig de 1946, en un comboi atapeït de socis del Grup Excursionista i Esportiu Gironí, que anaven a celebrar un aplec a Cogolls.

A l’alçada del Pas del Gegant, poc abans de Bescanó, la part davantera del comboi va caure al Ter. D’altres unitats sortiren de la via i restaren en una posició perillosa damunt del riu. Però només calgué enregistrar un ferit de resultes de l’accident.”

Document 26. Citació bibliogràfica "Història gràfica del tren d'Olot" de Josep Clara

DOCUMENT NÚM. 26

TIPUS DE FONT: Bibliogràfica

TÍTOL, AUTOR I DATA: *Història gràfica del tren d'Olot*, Josep Clara, 2012

ASPECTES RELLEVANTS: En aquest fragment, l’autor explica a qui transportava aquell comboi i cap on anaven, és rellevant la narració de com va quedar la màquina i els vagons davanters després del descarrilament.

CITACIÓ

“Accident en el “Pas dels Gegants”, prop de Bescanó, amb unes 200 persones que viatjaven en el comboi “

Document 27. Citació bibliogràfica "El tren d'Olot. Llibre fotogràfic" de Bosch, Domenech i Callís.

DOCUMENT NÚM. 27

TIPUS DE FONT: Bibliogràfica

TÍTOL, AUTOR I DATA: *EL TREN D'OLOI. Llibre fotogràfic* Antoni Bosch, Joaquim Domènech, Josep Callís. (1986). Ajuntament d'Olot.

ASPECTES RELLEVANTS: En aquesta publicació l'accident apareix dins una cronologia de la història del tren d'Olot. Al costat del text citat, hi apareix una imatge dels goigs que el G.E.I.E.G. va dedicar a la Mare de Déu dels Àngels com a agraïment per salvar-los de la mort en el descarrilament.

Juzgados Militares

3.089

Requisitorias

Narciso Roch Saurina, de 25 a 27 años de edad, alto, delgado, moreno, peinado hacia atrás, lleva gafas de miopía, desconociéndose las demás señas;

Francisco Serra, apodado «El Paella», cuyo segundo apellido y demás señas se desconocen, y

Luis Bustamante Camino, de estatura más bien alta, pelo negro, de unos 30 años de edad, desconociéndose más señas,

Compárecerán en el término de diez días ante el señor Juez Instructor Comandante don Jaime Serrano López, en el Juzgado Militar Eventual instalado en el edificio del Gobierno Militar de la Plaza de Gerona; bajo apercibimiento de ser declarados rebeldes.

Gerona, 6 de diciembre de 1947.—El Comandante Juez, Jaime Serrano López.

Document 28. Requisitòria del Juzgado Militar de Gerona contra els integrants de l'escamot dels maquis.

DOCUMENT NÚM. 28

TIPUS DE FONT: Document oficial.

TÍTOL, AUTOR I DATA: *Juzgados Militares*, El Comandante Juez, Jaime Serrano López, 6 de desembre de 1947

DESCRIPCIÓ GENERAL: Requisitòria del jutjat Militar de Girona contra Narcís Roch, Francesc Serra i Lluís Bustamante, publicada al Boletín oficial de la Provincia de Gerona el desembre de 1947. (Font: Clara, J. C. [Josep Clara]. (1992). *Els maquis*. Diputació de Girona/Caixa de Girona.)

ASPECTES RELLEVANTS: En aquest document hi apareixen els noms del grup de maquis que a l'entrevista amb Ivan Bustamante, van ser anomenats com a autors del descarrilament del tren.



Document 29. Fotografia d'Andreu Puigbó (a) Bagastrà, cap de l'escamot del maquis.

DOCUMENT NÚM. 29

TIPUS DE FONT: Primària, gràfica

AUTOR I DATA: Desconegut /desconeguda

FONS: (extreta de: Clara, J. C. [Josep Clara]. (1992). Els maquis. Diputació de Girona/Caixa de Girona.)

DESCRIPCIÓ GENERAL: Andreu Puigbó, veí de Sils, membre d'una banda de maquis que actuà al Gironès entre 1945 i 1947, a Bagastrà.

ASPECTES RELLEVANTS: Aquesta persona, durant l'entrevista amb Ivan Bustamante, va ser nomenat com a membre del grup de maquis que van fer descarrilar el tren a la Pilastra l'any 1946. Concretament Andreu Puigbó era el cap de la banda.

3. ANÀLISI DE LES POSSIBLES CAUSES.

3.1 HIPÒTESIS

En aquest apartat valoraré les diferents hipòtesis sobre les causes del descarrilament, en quines fonts es sustenten, i ponderaré quina d'elles és més plausible. Hi haurà, doncs, un judici de valor que, tot i quedar recolzat per les fonts utilitzades, caldrà considerar subjectiu.

Són tres:

- a. Deficient manteniment de les vies.
- b. Causat per Isidre Vicens i Anton Domènech.
- c. Sabotatge dels maquis

La primera, que valora la possibilitat que la causa fos ni més ni menys que el deficient manteniment de les vies, no queda avalada per totes les fonts. Així mateix, segons testimonis del personal de la companyia ferroviària, cada dia de bon matí sortien uns peons de cada estació per fer una revisió ocular de la via i, per tant, qualsevol impediment hagués estat detectat abans del descarrilament. Que els operaris que diàriament controlaven l'estat de les vies no avisessin del seu desviament, pot ser degut a que es tractava d'un tren especial, fora del servei ordinari.

Segons la segona hipòtesi, que és la sostinguda per les autoritats, el descarrilament s'hauria d'atribuir a Isidre Vicens i a Anton Domènech Marín. Aquest argument queda descartat per diverses raons, la més definitiva és la posada en llibertat, el 26 d'octubre del 1946, sis mesos després de la seva detenció, per no poder trobar cap prova que incriminés als acusats, segons allò que es desprèn de la Diligència Judicial, reproduïda com a Document 13 en aquest treball. Tot fa pensar que la incriminació de Vicens i Domènech era una maniobra, per tal d'aparentar un èxit de la investigació, atribuint el sabotatge a uns "sospitosos habituals" amb antecedents d'activisme a la CNT i Esquerra Republicana i un paper actiu durant la guerra, segons l'informe de l'ajuntament de Bescanó, que es reproduïx en aquest TDR com a Document 12. Informe de l'alcalde de Bescanó comunicant els antecedents polítics d'Isidre Vicens. AHG.

La hipòtesi més factible de les tres és la darrera, que apunta l'autoria dels fets als maquis en una de les seves accions antifranquistes. Diverses fonts l'avalen com, per exemple, el Document 15, que recull el testimoni d'Ivan Bustamante, net d'un maqui que va participar al descarrilament després que rebessin la informació que un tren carregat d'armes passaria per aquell punt el dia 19 al matí. A més a més, aquesta informació concorda amb la de Jesús Bohigas, Document 14, que explica que el seu avi deia que, el matí del dia del descarrilament, hi va haver un canvi de trens i el del GEIEG va avançar-se a un altre de "gran importància", probablement el que anava carregat d'armes. D'altra banda, segons el relat del guardafrens del tren, avi de Jesús Bohigas, va veure les vies enfocades en direcció el riu i va frenar tant com va poder. Doncs, si les vies estaven mal encarrilades havia de ser obra d'una o diverses persones.

3.2 RELAT DELS FETS PROVATS

Aquest apartat del treball s'enfocarà a la narració de tots els fets que han estat provats a través de les fonts analitzades i no hi ha punt de controvèrsia. Així doncs, durant el relat dels successos, s'aniran citant les fonts que recolzen la veracitat de les dades que es donen. A partir d'aquesta puntualització, el relat que es mostra a continuació serà el més aproximat als fets reals després de fer la tasca d'investigació i recerca d'informació. Tot i així, algunes informacions no apareixeran per falta de fonts que les verifiquin.

Dissabte 18 de maig de 1945, a la nit, un grup de maquis de la zona de Girona s'acosta a les vies del tren de la línia Olot-Girona al seu pas per la Pilastra, a Bescanó. L'escamot dels maquis està comandat per Andreu Puigbó, conegut com "el noi de l'oli" o en "Joan". La guerrilla també compta amb en Lluís Bustamante Camino, anomenat "Ramon", els germans



Figura 32. Vista del revolt de la Pilastra, lloc exacte on es va desviar el rail. Actualment s'ha convertit el recorregut del ferrocarril en una via verda per a bicicletes. Font: elaboració pròpia.

Serra, un d'ells conegut com a "Paella", en Joan Suñer conegut com a "Manco" i que vesteix sempre una jaqueta de pana i en Narcís Roch, l'encarregat de portar la ràdio. Han rebut una informació d'un treballador ferroviari segons la qual, un tren carregat d'armes sortiria de Girona l'endemà a primera hora. Arriben a la corba de la Pilastra i comencen a descargolar

els cargols que subjecten la via. Tot seguit dirigeixen els rails de les vies cap al riu. Marxen del lloc on hi haurà el descarrilament per no ser descoberts. Font: Entrevista Ivan Bustamante. Document 15- veure transcripció a ANNEX V –

Diumenge 19 de maig de 1946, Girona. Un grup d'excursionistes del GEiEG puja al tren que els ha de dur a les Planes d'Hostoles, per seguir fins a l'ermita de Sant Pelegrí de Cogolls, on celebraran l'aplec. Fonts: Document 8 Article Diario Los Sitios, Els Maquis de Josep Clara Document 25; Història Gràfica del Tren d'Olot de Josep Clara. Document 26 i Article de l'Arxiu Municipal de Salt. Document 16.

Es retarden uns instants perquè hi ha un altre tren, carregat d'armes, que havia de passar en aquell moment i s'ha de decidir quin passa primer. Font: entrevista Jesús Bohigas. Document 14. Finalment el tren carregat pels excursionistes s'avança i, a tres quarts i cinc minuts de sis del matí. Font: Missatge oficial encriptat. Document 5 i 6, emprèn el seu camí en direcció a les Planes d'Hostoles. Els excursionistes es col·loquen als últims vagons del tren amb la intenció de no rebre tan directament el fum de la màquina. Font: Article de l'Arxiu Municipal de Salt. Document 16.

El comboi viatja amb tranquil·litat i no sembla haver-hi cap problema. Quan la màquina del tren s'acosta a la Pilastra, el maquinista, anomenat Margó, que està atent a la via, veu que a darrera la corba la via està descarrilada cap al costat dret, en direcció el riu Ter. La seva reacció és ràpida i de seguida comença a fer sonar el xiulet amb la intenció que el guardafrens del tren, situat al final del comboi, freni del tot i el tren no caigui al riu. Quan el guardafrens, Narcís Bosch Palahí, sent que el maquinista està demanant frens, li sobta ja que encara falta un bon tros per arribar a l'estació de Bescanó i decideix mirar cap al davant del tren, a través d'una petita finestra del vagó. Veu les vies descarrilades i s'afanya a frenar tant com pot per evitar una desgràcia. Font: Entrevista Jesús Bohigas. Document 14.

El comboi, que duu inèrcia degut a la velocitat que porta, no es para de cop sinó que encara avança diversos metres més. Aquest desplaçament provoca que la màquina i els primers dos vagons davanters segueixin les vies descarrilades i es precipitin al riu. Les persones que viatgen en aquests vagons han de saltar per no ofegar-se.

Un excursionista del GEiEG, Enric Gilbert torna a l'aigua per agafar les bosses que havien quedat al riu i quan s'hi acosta veu que encara hi ha una persona, en Pere Gibert. S'hi llança per salvar-lo i el treu cap a la riba del riu. Molts veïns de la zona s'apropen al lloc dels fets per observar com ha quedat la part davantera del comboi, submergida i poder treure informació del fet. Font: Imatges del descarrilament. Document 2, Document 3 i Document 4.

Josep Amargant, cap de l'estació de Girona del moment, al rebre la notícia del descarrilament, puja al primer pis de l'estació on viu l'inspector de moviment i telefonen a la Creu Roja perquè hi enviïn ambulàncies. Els serveis d'emergència porten a Pere Gibert cap a l'hospital de Santa Caterina. Font: Article del Butlletí del GEiEG. Document 23. Durant cinc dies està a les portes de la mort degut a la llarga estona que es va estar sota l'aigua. Un pulmó se li ha omplert d'aigua al complet i l'altre tres quarts. Els metges li pronostiquen una hora de vida però al cap

de cinc dies reacciona favorablement. Font: Entrevista Pere Gibert GEiEG. Document 23.



Figura 33. Resclosa de la Pilastra, al riu Ter, on va caure la part davantera del tren, en el descarrilament de l'any 1946. Font: Elaboració pròpia.

El governador civil de Girona, quan s'assabenta del succés, escriu un telegrama, encriptat, dirigit al Ministre de Governació i Director General de Seguretat a Madrid. En aquest telegrama encriptat explica que el tren,

que havia sortit de Girona a tres quarts i cinc minuts de sis del matí en direcció a les Planes d'Hostoles, carregat de gent modesta, va caure al riu Ter. Al missatge descriu el descarrilament com a "conseqüència d'un suposat sabotatge". Font: Missatge oficial encriptat. Document 6.

Dimarts 21 de maig de 1946, al diari gironí Los Sitios de Gerona, es publica un article que tracta del descarrilament. Font: Document 8 Article Diario Los Sitios. Explica tots els detalls

del descarrilament i de la manera que van quedar els vagons. També narra la situació de Pere Gibert, que va quedar ferit. En cap moment aprofundeix en l'origen del descarrilament, senzillament no en parla. A la mateixa plana podem trobar un article, amb tipografia el doble de gran i en un lloc preferent, que parla del viatge de Franco a Astúries.

Dimecres 22 de maig de 1946, Isidre Vicens és detingut com a autor del descarrilament del tren d'Olot i ingressa a la presó provincial de Girona. Font: Fulla Disciplinària d'Isidre Vicens. Document 10. Aquest ja havia sigut acusat anteriorment per haver format part d'agrupacions com Esquerra Republicana o la CNT-FAI així com per haver assaltat la caserna de la Guàrdia Civil i participat en la destrucció d'esglésies. Font: Document d'acusacions Isidre Vicens. Document 12.

Dimarts 28 de maig de 1946, la Companyia del Ferrocarril Olot-Gerona entrega a Narcís Bosch Palahí, guardafrens del tren que va descarrilar, 500 pessetes com a recompensa pel seu comportament heroic, davant d'un acte criminal, frenant el tren a temps i així salvar a tantes persones. Així mateix li donen permís perquè vagi a l'acció de gràcies als Àngels. Font: Document 9.



Figura 34. Visió general de la zona del Pas del Gegant. Es pot observar el talús que protegeix la carretera i la via del tren. A baix el pas del riu Ter. A diferència de l'any 1946, el paisatge està molt emboscat. Font: Elaboració pròpia.

Diumenge 2 de juny de 1946, un gran grup d'excursionistes del GEIEG que van ser víctimes del descarrilament, familiars i amics, acompanyats del bisbe Josep Cartaïà, es dirigeixen al Santuari dels Àngels per agrair a la Mare de Déu d'haver-los alliberat d'una mort segura. Així mateix

fan donació d'un exvot dibuixat pel pintor Josep Orihuel al santuari. Fonts: Article del Butlletí del GEIEG. Document 23. Document 8.

Dimecres 26 de juny de 1946, Isidre Vicens Cubarsí és traslladat a la Presó Cel·lular de Barcelona, on s'hi està durant uns mesos fins que a l'octubre del mateix any, s'assumeix que es va tractar d'un descarrilament a causa d'un sabotatge però s'insta el sobreseïment de la causa per manca de proves contra els acusats. Font: Document del Sobreseïment del cas d'Isidre Vicens. Document 13.

4. TREN A L'AIGUA! EL PÒDCAST

Com a pràctica final del treball, he elaborat un pòdcast. He escollit divulgar els resultats de la meva recerca a través d'aquest mitjà, ja que penso que és una bona eina de difusió que darrerament ha agafat molta importància.

Actualment, els pòdcasts han trobat un lloc en l'oci i l'entreteniment de tots nosaltres. Tot i així la clau del seu èxit recent és la gran varietat de temes i tipus de pòdcasts que existeixen i l'accessibilitat que ofereixen.

Podeu escoltar-ne el resultat a <https://youtu.be/psozxmrOn08?si=1qbh1TTyToH5sLJW>

4.1 GUIÓ DEL PÒDCAST

L'àudio real penjat a la xarxa pot tenir algunes diferències amb el guió inicial que podeu llegir tot seguit. Aquests canvis són deguts a la baixa qualitat de les gravacions de les entrevistes en directe que tenen un excés de soroll ambiental. D'altra banda els temps inicialment previstos també es veuen alterats en funció del muntatge final.

Temps	Text	Banda sonora	Durada
00:00	-	Xiulet i so de tren	30"
00:08	-	Música neutra	15"
00:15	Narrador 1: El 19 de maig de 1946, el tren especial de la línia Olot-Girona que portava uns 300 socis del Grup Excursionista i Esportiu Gironí al seu aplec anual a Sant Pelegrí de Cogolls, a les Planes d'Hostoles, va descarrilar en el Pas del Gegant, prop de Bescanó.		
00:20		Efecte de so accident	5"
00:25	Malgrat que l'incident ha passat a primera hora del matí, quan tot just clarejava, al maquinista li ha semblat veure que la via estava tallada i ha demanat frens fent sonar el xiulet repetidament	So del xiulet de la màquina	5"
00:30	La frenada ha estat terrible!!. El maquinista i el fogoner han pogut saltar de la locomotora mentre anava caient pel terraplè i s'han escapat de caure a l'aigua del Ter, que en aquell indret passa quasi a tocar la via, però uns 10 metres més avall.. -(Pausa) Tot i els esforços del guardafrens, que des del vagó de darrere del comboi ha intentat aturar-lo, la locomotora i el furgó amb les motxilles dels excursionistes han quedat submergides sota l'aigua i han arrossegat els 10 vagons restants, el	Música neutra (segueix)	20"

	primer dels quals, també ha quedat submergit parcialment.		
00:55	Narradora. Afortunadament, tot i que el tren anava ple, només hi ha hagut un ferit greu i alguns contusionats. El ferit ha estat l'excursionista Pere Gibert, un dels pocs que viatjava en el primer vagó que, en rebre un fort cop al cap, ha quedat inconscient sota l'aigua.		10''
01:05		Sirena ambulància	3''
01:10	La intervenció d'efectius de la Creu Roja que han traslladat el ferit a l'Hospital de Girona ha estat decisiva per salvar-li la vida.		
01:15		Música neutra (segueix)	5''
01:20	Tots els excursionistes han pogut sortir del tren i han estat transportats en autocars de retorn a Girona. Alguns d'ells, convençuts que un miracle els ha salvat d'una mort segura, han pujat al Santuari dels Àngels, per agrair la intervenció de la Mare de Déu.	Música religiosa Goig dels Àngels	15''
01:45	Alguns col·laboradors de la premsa gironina que viatjaven en el tren accidentat n'han fet una detallada crònica que es pot llegir al diari Los Sitios	Efecte màquina d'escriure	60''
01:55	Veu 1: "... nos dirigíamos a las Planas para concurrir al aplec excursionista de San Pelegrín de Cogolls .. todo marchaba como una seda y el tren había ya dado fe de su calidad de expreso, pasando de largo en la estación de Salt,poco antes de llegar a Bescanó, en aquel estrecho en curva que forman la carretera y el rio Ter, en que el tren corre casi como suspendido sobre el agua, nos sorprendió un violento frenazo y enseguida nuestro coche, entre ruidos de herrajes, comenzó a dar sacudidas extrañas. Pronto nos dimos cuenta de que nos hallábamos fuera de la vía suspendidos sobre el mismo rio"		45''
02:40	Narrador1: Ja des del mateix moment del descarrilament, s'observa l'interès en amagar les causes de l'incident. En el mateix article del diari Los Sitios tot i el detall amb el qual s'explica no se'n indiquen les causes	Musica neutra (segueix)	10''
02:50	Veu 1: "... Según las versiones allí recogidas el maquinista se dio cuenta de que iba a ocurrir el accidente y al momento frenó, dio la señal de alarma con tres pitadas y él y el fogonero saltaron de la máquina. No hay duda de que aquel frenazo impidió que el accidente alcanzara luctuosas proporciones"	Efecte màquina d'escriure (segueix)	30''

03:20	Narrador1: Tot i que algunes versions oficials de la companyia van considerar-ho un accident, possiblement per mala conservació de la via, tant els treballadors del tren d'Olot, com els viatgers habituals, com fins i tot el governador civil, van tenir clar que l'accident havia estat provocat.	Musica neutra (Segueix)	15"
03:40	Narradora: El mateix dia 19 de maig el Governador Civil de Girona Luis Mazo Mendo, envia un telegrama xifrat, és a dir, secret, al Ministro de la <i>Gobernación y Director General de Seguridad</i> que textualment diu: Veu 2: "Clave Sol. Seis quince horas hoy kilómetro cinco más novecientos cincuenta metros vía férrea Gerona Olot. Tren especial compuesto diez unidades y dos furgones, con máquina número veintitrés, que salió Gerona a las cinco cincuenta y tres con rumbo Las Planas, con trescientos noventa romeros en su mayoría gente modesta, se precipitó sobre rio Ter a consecuencia supuesto sabotaje quedando máquina y furgón cabeza sepultados agua. Solamente hay que lamentar un herido grave. La vía tardará unas seis horas quedar expedita. Practícanse diligencias esclarecimiento suceso. Salúdole respetuosamente"	Musica militar franquista. Tecteig morse	20" 40"
04:40	Narradora: es va tractar, doncs, d'un sabotatge? Si és així qui en va ser l'autor i perquè?	Musica més intrigant	15"
04:55	Narrador 1: Hem pogut parlar amb alguns familiars del personal del tren que assegurin que sempre, popularment i fins i tot oficialment, s'ha reconegut que es tractava d'un sabotatge.		
05:05	Jesús Bohigas net de Narcís Bosch Palahí que era el guardafrens del tren accidentat, explica què li deia el seu avi	Tall de l'entrevista:	
05:10	Tall de l'entrevista: <i>Llavors ell explicava que quan estaven passant per la Pilastra, abans d'arribar a la Pilastra, va sentir la màquina que li demanava frens i ell va pensar que raro perquè encara falta una mica per l'estació de Bescanó.</i> <i>I quan li demanava frens, va començar a frenar a poc a poc i mirant, a sobre del vagó hi havia una mena de garita que amb una finestreta, jo hi havia pujat de petit en aquesta garita, que amb aquesta garita miraven al davant del tren.</i> <i>I ell va veure que hi havia la via desviada i automàticament va començar a frenar tot el que va poder per intentar parar el tren.</i> <i>Però quan va arribar el tren en aquest lloc que</i>	Bohigas1.mp3 (En arxiu adjunt)	

	<p><i>hi havia la via desviada, què va passar? El pes de la màquina, quan va començar a desviar, va arrastrar les vies cap al riu. Va caure la màquina, els dos maquinistes van saltar i el tren va quedar allà enganxat amb la màquina a dins de l'aigua i els altres vagons posats al darrere.</i></p>		
06:10	<p>Narradora: i segueix en Jesús parlant del seu avi, i com la companyia havia reconegut, finalment, que no havia estat un accident perquè van reconèixer el seu comportament heroic davant d'un acte criminal amb una paga extraordinària de 500 pessetes, que a l'any 1946 era una quantitat considerable</p>		
06:25	<p>És un paper que diu exactament que en reconeixement la seva valentia i la seva acció en aquest acte criminal se li donen 500 pessetes. I això és escrit. Vull dir que dies després la direcció del tren d'Olot reconeixia que era un acte criminal. No era un accident.</p>	Bohigas2 gatificació.mp3 (en arxiu adjunt)	
07:10	<p>Narrador 1: Segons aquest testimoni, el reconeixement de la companyia del Tren d'Olot i el mateix telegrama del governador, tot fa suposar que es tractava d'un sabotatge. És atribuïble al Maquis? Qui eren els maquis?</p>	Música intriga (segueix)	
	<p>Narradora: El maquis, va ser el moviment guerriller antifranquista que va operar des de després de la guerra civil, fins a ben entrats els anys 60. Estava integrat principalment per excombatents i militants de partits d'esquerres, socialistes, anarquistes de la CNT i comunistes del PSUC, que també havien lluitat al costat dels aliats en la II Guerra Mundial. Narrador 1: Les seves accions de resistència consistien principalment en guiatge i custòdia de passants per la frontera, distribució de propaganda, atracaments per buscar finançament, sabotatges a trens, centrals elèctriques i antenes de telecomunicacions. També, esporàdicament, atemptats selectius a personatges significats del franquisme. Narradora: L'activitat del maquis va ser sistemàticament silenciada durant el franquisme, que els considerava bandolers o bandits, i vergonyosament oblidada en la democràcia fins fa pocs anys.</p>	Música revolucionària	

07:40	Narrador 1: Ivan Bustamante, veí de Bescanó i net de Lluís Bustamante Camino, integrant de l'escamot del maquis autor de l'atemptat al tren d'Olot, ens fa arribar el testimoni dels seu avi que es va exiliar a França l'any 1947, ens en parla just al Pas del Gegant, el lloc dels fets:		
	Gravació Ivan Bustamante	Ivan Compendi (en arxiu adjunt)	1'50"
09:30	Narrador 1: Així doncs, 77 anys després dels fets, podem aventurar amb força versemblança que el descarrilament del tren d'Olot va ser provocat per un sabotatge de l'escamot de maquis que operava a la zona del Gironès, comandat per Andreu Puigbó, conegut com el noi de l'oli o en Joan, en Lluís Bustamante Camino, anomenat Ramon, els germans Serra, un d'ells conegut com a Paella, en Joan Sunyer conegut com a Manco i en Narcís Roch, l'encarregat de portar la ràdio.	Musica final per conclusió	
10:00	Narradora: Ens queda per aclarir un dubte: perquè el maquis, que es caracteritzava per seleccionar molt acuradament els seus objectius, procurant no afectar de manera indiscriminada a la població civil, va actuar, en aquella ocasió contra un tren carregat amb 300 excursionistes?		
10:20	Narrador 1: la resposta ens la dona en Jesús Bohigas, net den Narcís Bosch Palahí, guardafrens que amb la seva ràpida intervenció va evitar la catàstrofe		
	Gravació Bohigas:	Canvi tren (En arxiu aadjunt)	30"
10:50	Narradora: La petita història que s'explica de boca a orella i que deixa pocs registres escrits, pot apropar-nos molt més a la realitat que els grans estudis sovint per raons obvies fets des de la llunyania del temps, però també des de la llunyania del lloc dels fets i d'aquells que ho van viure. De vegades, com en aquest cas, els enigmes o les raons d'una o altra situació resulten fruit de l'atzar. Un tren passa davant d'un altre i, per poc, no s'esdevé una tragèdia, que, ben segur no era buscada per aquells que, en la seva heroica lluita contra el feixisme, mai no haguessin volgut provocar.	Música final So del tren (segueix)	30"
11:20	Agraïments:	Música	
	Narrador 1:		

	<p>Heu escoltat el podcast: TREN A L'AIGUA!! Ha estat una producció d'Aniol Sucarrats Costa, com a complement del Treball de Recerca de Batxillerat de l'Institut Garrotxa, amb l'assessorament de Glòria de Cruz – (Pausa) Han intervingut: Marta Sucarrats Pep Fargas, Pedro Carrizosa i Aniol Sucarrats. Agraïm la col·laboració de Jesús Bohigas, Ivan Bustamante i Anna Juàrez. Gràcies per la vostra atenció.</p>		
12:00	FI		

5. CONCLUSIONS

Acabat el TDR i la realització de la part pràctica, és imprescindible, valorar l'assoliment dels objectius plantejats.

Considero que **el primer objectiu**, documentar el context històric, polític, social i cultural relatiu al descarrilament del tren de la línia Olot – Girona l'any 1946 al seu pas per Bescanó, per tal de tenir una visió més àmplia de les seves causes, ha estat assolit completament. A la part teòrica del treball hi podem trobar tot el context necessari per situar-nos i poder entendre els fets de manera contextualitzada. No m'ha estat difícil aconseguir informació relativa a la Guerra Civil Espanyola i la Postguerra, ja que en tractar-se d'un episodi tan important de la història d'Espanya, hi ha moltíssims documents, llibres i pàgines web. Això m'ha suposat un avantatge i un inconvenient a la vegada. Per una banda, m'ha estat senzill trobar la informació i les fonts eren molt fiables, però per altra banda m'ha costat més sintetitzar i escollir quins aspectes eren realment rellevants pel tema del treball. En aquest apartat he procurat analitzar el context des d'un punt de vista proper a l'incident investigat. Això m'ha suposat una adaptació de les fonts trobades, més generals, tot complementant-les amb informacions i detalls més concrets. Ha estat una dificultat afegida però que ha valgut la pena per aconseguir una comprensió més ajustada al que passava en aquell moment.

El segon objectiu, estudiar els detalls i circumstàncies del succés intentant crear un relat coherent amb les evidències resultants de la recerca, també es pot considerar complert tal com es pot observar en tot l'apartat de documentació. Aquest apartat és el que més m'ha motivat ja que m'ha permès iniciar una recerca històrica al voltant d'un fet poc conegut. He pogut analitzar fonts de diferents tipus, visitar arxius, consultar hemeroteques, entrevistar experts i testimonis... Tot aquest treball m'ha proveït de relats, punts de vista, notícies que he hagut d'anar interpretant, ordenant i encaixant amb la finalitat de construir un relat. Aquesta pràctica m'ha iniciat en l'àmbit de la investigació històrica. En aquesta recerca m'he trobat amb algunes dificultats. En primer lloc la falta d'un relat únic i comprovat dels fets i l'existència de fonts disperses, ha suposat que m'hagi hagut de moure molt més. També ha estat una mica difícil escollir de cada font allò que era rellevant, o els continguts que tenia duplicats o els que havia de descartar per ser la font poc fiable o mal documentada. Seguir un ordre cronològic i concret a l'hora d'organitzar-les m'ha facilitat la construcció del relat.

El tercer objectiu, confeccionar un pòdcast sobre aquest fet històric, ha estat assolit. La realització d'aquesta tasca ha estat la més amena i desenfadada de la recerca, tot i que també ha tingut complicacions i reptes que he hagut de superar. La idea d'aquesta pràctica va sorgir posteriorment a la realització d'algunes entrevistes i això ha comportat que algun arxiu en format d'àudio que apareix al pòdcast no tingui qualitat òptima. Controlar tots els aspectes tècnics de la gravació també ha estat un repte.

6. VALORACIÓ PERSONAL

Un cop finalitzat el treball em plantejo quines possibles línies de continuïtat podria tenir. Per una banda es podrien desenvolupar alguns temes que s'han citat de passada i sobre els quals no s'ha pogut aprofundir per no perdre el fil de la meva recerca. Alguns dels temes que s'haurien pogut ampliar seria l'estudi d'altres atacs realitzats pels maquis en aquesta zona, el control dels mitjans de comunicació en època franquista...

Per altra banda el treball realitzat es podria rendibilitzar fent una bona difusió del pòdcast gravat oferint-lo a associacions que hi puguin estar interessades com l'Associació d'Amics del tren d'Olot, el PEHOC (Patronat d'Estudis Històrics d'Olot i Comarca) o l'Amical dels Antics Guerrillers de Catalunya. També podria servir per complementar el temari educatiu en les unitats de la Postguerra i la intervenció dels maquis.

Per concloure, doncs, i com a valoració final d'aquest treball puc dir que la recerca feta m'ha obert la porta a conèixer aquest món, el de la investigació de successos històrics, que fins aquest moment m'era poc conegut. Paral·lelament he realitzat l'Estada a l'Empresa a l'Arxiu Comarcal de la Garrotxa, que m'ha servit encara més per conèixer el camp de la documentació històrico-social. Valoro positivament aquests coneixements i em poden ser útils en un futur.

Tot i que el treball ha estat intens i en algun moment se m'hagi fet una mica feixuc, la valoració global que en faig és molt positiva. He après aspectes formals a tenir en compte a l'hora de realitzar treballs amb un cert rigor, a organitzar-me en tasques de llarga durada i a tenir iniciativa per desenvolupar un objectiu.

També agraeixo haver compartit part d'aquest treball amb el meu avi. Treballar plegats en una recerca m'ha permès passar-hi forces estones treballant en un objectiu comú. Ha estat divertit i interessant. Agraeixo que m'hagi fet confiança per documentar aquest fet i hagi donat valor a la investigació feta utilitzant-la pel seu còmic.

Quan vaig escollir el tema no estava massa segur de cap on em portaria aquesta investigació, fins a quin punt tindria prou material i si podria aprofundir-hi. Un cop acabat em sembla que ha estat un encert i estic molt satisfet amb el resultat.

7. BIBLIOGRAFIA

- Associació catalana d'Ex-presos Polítics del Franquisme (2019). *Cisquet, un maqui olotí*. ACEPF, Col·lecció Memòria
- Bosch Rich A; Callís Costa, J; Domènech Matilló, J. (1976). *Història gràfica del tren d'Olot*. Ajuntament d'Olot.
- Casassas Ymbert, J. (2016). *Història, Sèrie Descobreix*. Santillana Educació, S.L.
- Clara Resplandis, Josep (1992). *Els Maquis*. Diputació de Girona/ Caixa de Girona.
- Clara Resplandis, Josep (2006). *Història gràfica del tren d'Olot*. Quaderns de les 7 Sivelles. CCCG Edicions
- Lanao, P. Puigdemont, C. (1984, Juliol 15). *Quinze anys després d'haver-se'n anat el tren d'Olot* Número Especial Presència.
- L'accident del GEiEG, 50 anys*. (1996, Maig) Butlletí del Grup Excursionista i Esportiu Gironí (GEiEG).
- Pujiula, J. (2000). *La Guerra Civil a Olot, 1936-1939: Recull d'articles*. Fundació Pere Simón.
- Salmeron i Bosch, C. (1984). *El tren d'Olot: història del ferrocarril Olot-Girona*. Vol. I Els trens de Catalunya. Departament de Política Territorial i Obres Públiques. Generalitat de Catalunya
- Sánchez Agustí, F. (2006). *El maquis anarquista: De Toulouse a Barcelona por los Pirineos*. Editorial Milenio.
- Vilar, Pierre (1988). *La guerra civil espanyola*. Editorial Crítica
- Arxiu Municipal de Salt (2014. Març 18) *Més informació sobre els fets del tren d'Olot de l'any 1946*
<https://arxiunicipaldesalt.wordpress.com/2014/03/18/mes-informacio-sobre-els-fets-del-tren-dolot-de-lany-1946/>
(Consulta: 5/7/2023)
- Clara, J. (2006). *Conferències a l'Arxiu Municipal. SEGONA REPÚBLICA I GUERRA CIVIL A GIRONA (1931-1939)*. Arxiu Municipal de Girona.
<https://cdn.girona.cat/sgdap/sgdapdocs/biblioteca/03304.pdf>
(Consulta: 4/7/2023)
- Colectic. (2021, Abril 21). *Guia i eines per fer un pòdcast*. Xarxanet.
<https://xarxanet.org/informatic/recursos/guia-i-eines-fer-un-podcast>
(Consulta: 31/7/2023)

Equip Cruïlla. (2022, Agost 17). *Com pots fer un bon pòdcast*. Cruïlla.
<https://www.cruilla.cat/cat/post/com-fer-podcast-educatiu>
(Consulta: 31/7/2023)

Navarro, V. (2017, Desembre 22). *Franquisme o feixisme*. El Pùblico.
<https://blogs.publico.es/pensament-critic/2017/12/22/franquisme-o-feixisme/>
(Consulta: 15/8/2023)

Payeras, M. (2019, desembre 2). *Quan els Estats Units consolidaren el franquisme*. El Temps.
<https://www.elperiodic.com/2019/12/02/quant-els-estats-units-consolidaren-el-franquisme>
(Consulta: 27/7/2023)

Santapau, A. (2021, Novembre 19). *Com fer un pòdcast?*. Centre Santapau.
<https://www.santapau-pifma.com/como-hacer-un-podcast/>
(Consulta: 31/7/2023)

Tren Olot (2011, gener 1). *HISTÒRIA I CRONOLOGIA*. Associació d'Amics del Tren d'Olot.
<http://www.trenolot.cat/2011/01/historia-i-cronologia.html>
(Consulta: 25/6/2023)

Xunclà, F. Parés, A. (-). *Història del tren d'Olot a Girona*. Pedres de Girona.
https://www.pedresdegirona.com/tren_olot.htm#pn3
(Consulta: 1/7/2023)

Accident o sabotatge?

El descarrilament del tren d'Olot l'any 1946

Aniol Sucarrats Costa

ANNEXOS

ANNEX I

Imatges del Fons fotogràfic de l'Arxiu Municipal de Salt, relacionades amb l'accident del tren d'Olot del 19 de maig de 1946. Procedeixen de les donacions de Jesús Bohigas i Margarida Frigolé.

La informació de cada imatge proporcionada pel propi arxiu està en aquest [enllaç](#).

No es poden reproduir sense l'autorització expressa de l'Arxiu Municipal de Salt.

ANNEX II

Articles de premsa citats en les fitxes documentals.

Butlletí del Grup Excursionista i Esportiu Gironí (GEiEG). 2/2000, citat a la fitxa número 14 de la pàgina 52.

La tardor del maquis, el fracàs de les armes. Presència 19/08/1990, citat a fitxa número 24 de la pàgina 65.

Quinze anys després d'haver-se'n anat el tren d'Olot. Presència 15/07/1984, citat a la fitxa número 26 de la pàgina 68.

ANNEX III

Documents procedents de diversos fons relacionats amb la recerca.

Arxiu Històric de Girona

Arxiu nacional de Catalunya. Fons Presó Model

ANNEX IV

Entrevista amb Pep Fargas i fragments del proper número de la col·lecció *El Gamarús* que ha utilitzat aquest TdR com a base de documentació històrica.

ANNEX V

Transcripció de les entrevistes. Han estat enregistrades previ permís de la persona entrevistada, utilitzant el programa Enregistrador, Versió 8.11. La transcripció s'ha fet a partir del Servei de Transcripció de Sofcatalà <https://www.softcatala.org/transcripcio/>, amb el Model Mitjà d'OpenAI i aplicant les mínimes correccions sobre l'arxiu original d'àudio. Al davant de cada introducció s'indica la marca de temps aproximada

ANNEX I

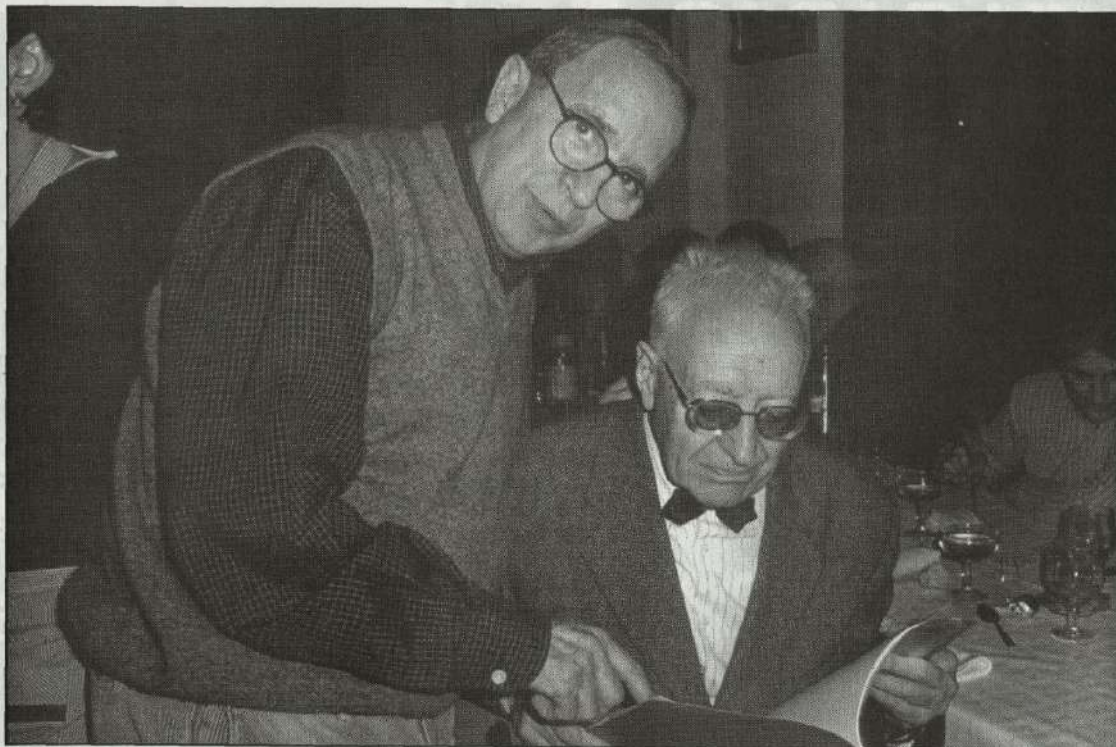






ANNEX II

E N T R E V I S T A



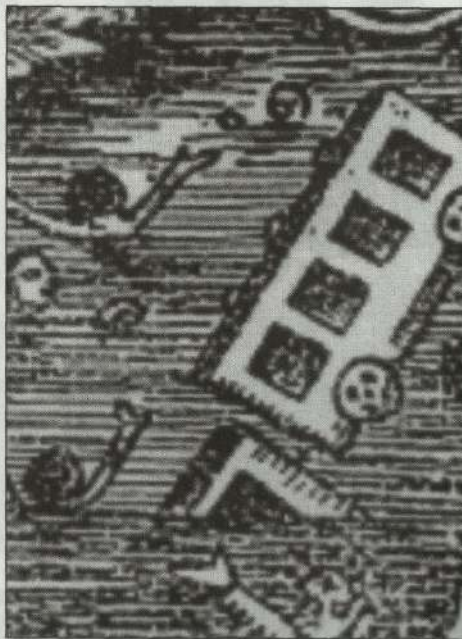
Escuder i Gibert, aquest darrer fullejant un dossier que es va entregar a tots els socis que anaven al tren accidentat i van ser presents als Àngels.

curiosa que està relacionada amb l'accident i que va passar fa molt pocs anys; ens la podria explicar?

- Sí, sí, amb molt de gust. Un meu company que visitava un museu a Lausa-

na, que està dedicat a la locomoció, es va parar davant la màquina que feia el trajecte Girona - Olot. Curiosament, en una placa explicativa, va poder llegir que aquell tren havia tingut un accident - fent referència al del 19 de maig de 1946 - i en el qual havia mort una persona. En veure això, aquest meu company va demanar per la persona que tenia cura del museu i li va dir: "Amb aquesta persona que aquí poseu que va morir l'any 1946, no fa gaire dies que jo hi he parlat, i us puc assegurar que està ben viu!

Només ens resta agrair-li la seva deferència per la present entrevista i, al mateix temps, felicitar-lo per haver pogut acompanyar-nos en uns actes que han tingut moments molt emotius.



Detall de la il·lustració dels Goigs dedicats a la Verge.

" En aquest acte he experimentat un sentiment molt agradable de bona companyonia "

■ Els quaranta a Girona (5)

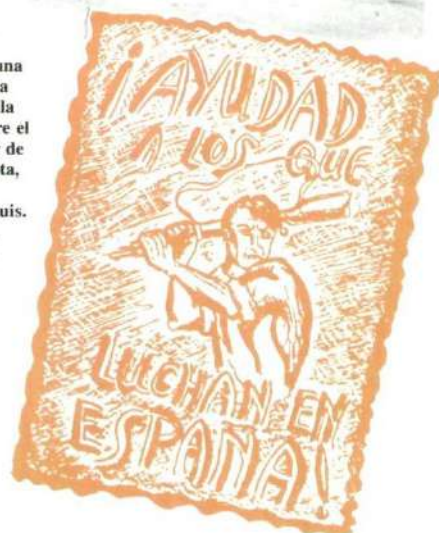


especialmente de aquellos pueblos lindantes o cercanos a la frontera diu el segon informe es la actividad desarrollada por el *maquis*. Si bien se reconoce unánimemente que ello no representa ningún peligro serio debido a la insignificancia de las fuerzas que lo componen comparadas con las del Ejército destacado en aquellas zonas, sí se teme por las perturbaciones que de todo orden y especialmente en los caseríos aislados puedan producir».

Mai no es podrà saber amb absoluta certesa el nombre de maquis que, coincidint amb les operacions a la Vall d'Aran, a Navarra i al País Basc, van penetrar a Catalunya a través de les

comarques gironines. Sigui com sigui, el paper d'aquestes comarques i més concretament de la Cerdanya, hauria estat diferent si s'hagués tirat endavant un pla inicial consistent en l'ocupació de l'enclau de Llúvia. El projecte va ser impedit per les noves autoritats militars franceses en considerar que, si es produïa un contraatac de l'exèrcit franquista, les tropes haurien de passar per territori francès i això crearia una situació compromesa per al general De Gaulle. La negativa francesa a permetre aquesta operació va anar acompanyada d'un desplegament de forces militars franceses pel Pirineu Oriental, amb la qual

Els militars tenien una forta presència a la Girona. Al fons de la fotografia es pot veure el desaparegut quarter de Sant Francesc. A sota, un cartell de propaganda del maquis.
Foto: Crescenti.



■

«Jo era totalment innocent però per la presó va començar a circular el fals rumor que havia fotut al riu tot un tren carregat de guàrdies civils i els presos em van considerar com un heroi i em van tractar a cos de rei. Tres mesos després, ja era al carrer sense cap explicació»

verdadero problema, causada por la presencia de algunos maquis en esta provincia y cuya infiltración ha rebasado en mucho la zona lindante de la frontera, está bastante apaciguada. El interés que la novedad y la ignorancia de los verdaderos efectivos con que contaban despertó en los primeros instantes ha decrecido al comprobar que solo restan grupos aislados sin conexión alguna que ejercen el bandidaje por propia cuenta y sobre cuya próxima extinción a nadie le caben dudas. La nota más destacada es quizá la que han dado los labriegos al cooperar eficazmente con la Fuerza Armada en su localización y persecución».

El 25 de noviembre, Noguera recullia en un nou informe la problemàtica que comportaven les mesures adoptades per fer front al maquis: la prohibició de caçar i el desterrament fora de Catalunya dels presos polítics que estaven en

llibertat condicional: «Ha disminuido mucho el terror que la presencia de los maquis había producido en la parte más septentrional de esta provincia; no obstante, el problema más agudo continua siendo el mismo. Como problema derivado del anterior, está el de la prohibición de cazar de los límites (sic) de nuestra provincia. Y por último, también problema derivado del primero, ha sido la reciente disposición de la autoridad militar de que todos los presos políticos en libertad condicional fueran desterrados fuera de Cataluña. Esta disposición, aunque justa debido a las actuales circunstancias, no deja de repercutir en la economía de los pueblos y de las familias por ella afectados».

El desterrament era doncs una pena afegida a les moltes que ja havien patit el presos republicans. El seu pas pels camps de concentració, per les presons habilitades

en antics edificis religiosos com el del Seminari de Girona i pels batallons de treball, finalitzava amb una llibertat vigilada amanida amb desterrament, garantia quasi segura d'anar a parar a l'atur. Ningú no donava treball als que es presentaven sense un aval del Movimiento i els corresponents certificats de bona conducta signats pel comandant de puesto de la Guardia Civil i pel capellà del poble.

A finals del 1944, les orelles del Règim ja no captaven entre la opinió pública gironina un especial interès per les accions del maquis. «Actualmente ya casi nadie habla de ello, si bien en opinión de algunos, cuanto más desapercibidos más peligrosos resultan. En su criterio, infiltrados ahora en las poblaciones y en especial en los núcleos industriales, realizan la verdadera labor por la que entraron en España», diu un informe

signat per Noguera Massa el 5 de desembre del 1944.

Una vegada abandonada l'estratègia de les invasions, el maquis continuava realitzant accions de propaganda i sabotatge al llarg de tota la dècada dels quaranta i fins ben entrada la dels cinquanta. Durament perseguits per la tristament cèlebre Brigada Político-Social de la policia i sobretot per la Guardia Civil, els guerrillers patirien al llarg d'aquests anys, segons xifres oficials, més de cinc mil baixes. Episodis rurals i urbans farien entrar a la llegenda personatges com Cristino García, un guerriller que després d'haver estat reconegut pel Govern francès com a heroi de la Resistència, va comandar una de les brigades que van participar a la invasió de la Vall d'Aran i va acabar els seus dies el febrer del 1946 davant un escamot d'execució. Això sense

oblidar Quico Sabater, mort el 1960 a Sant Celoni després d'una llarga persecució, i altres com Caracremada, Faceries i Massana.

El tren d'Olot

Un dels objectius del maquis era el sabotatge de les línies ferroviàries, un tipus d'operació que havia estat molt freqüent a la França ocupada pels nazis. Aquest podria ser el cas, mai confirmat, del descarrilament patit pel tren d'Olot la matinada del diumenge 19 de maig del 1946. El saltenc Enric Guasch, cap d'aquest comboi especial de vuit vagons que portava uns quants centenars de socis del GEiEG fins a Cogollers per celebrar-hi un aplec, recorda perfectament l'episodi: «Un grup de viatgers no es va presentar a les set del matí i això va fer que sortíssim de l'estació de Girona vint minuts més tard del que estava previst. Aquest retard ens va salvar la vida. Quan arribaven al Pas dels Gegants, molt a prop de Bescanó, ja clarejava, i el fogoner va poder veure que la via estava *rifada*: algú havia tret uns cargols i desviat els carrils. Vam poder frenar a temps i només la màquina i el furgó van anar a parar al riu, mentre que un vagó va quedar penjant. Alguns ens vam remullar però només hi va haver un ferit, el soci del GEiEG Pere Gibert».

La premsa, seguint les consignes oficials, va parlar en tot moment d'accident, amagant el que segons Enric Guasch havia estat un atemptat: «No hi ha cap mena de dubte: a més, el guardaa-gulles d'aquella zona va declarar a la policia que la nit anterior havia sentit com s'aturava un cotxe i baixava gent».

De tota manera, la hipòtesi de l'atemptat resulta feble si es té en compte que el maquis mai no actuava contra objectius civils. Quina raó estratègica podia justificar una acció contra un tren especial carregat de socis d'una entitat esportiva? Hi ha qui parla de trames negres per desacreditar el maquis, i altres veus asseguren que va ser la mateixa companyia del tren la interessada a fer passar



Els treballs per a la recuperació de la màquina del tren d'Olot caiguda al riu van ser molt laboriosos. A sota, els ferroviaris que viatjaven en el comboi descarrilat. El tercer a la dreta és Enric Guasch. Fotos: Crescenti.

per atemptat un simple accident. Qüestió d'assegurances i de prestigi.

Sigui com sigui, el 2 de juny, quinze dies després del descarrilament, uns quants milers de persones van assistir a un acte d'acció de gràcies celebrat als Àngels i presidit pel bisbe Cartaïà i pel tinent coronel de la Guàrdia Civil, Escribano. Entre processons, cànctics i ciris encesos, Cartaïà, figura arquetípica del nacionaleatolicisme gironí, va fer una exortació assegurant que la manca de víctimes a l'accident del tren d'Olot demostrava que la Providència està per damunt de les lleis naturals i les governa.

Mentrestant, vuit persones de Bescanó amb antecedents polítics eren detingudes sota la sospita d'haver atemptat contra el tren d'Olot, i una d'elles, un personatge molt conegut de Girona que demana no ser identificat, va passar tres mesos a la Model. «Jo era totalment innocent però per la presó va circular el fals rumor que havia fotut al riu tot un tren carregat de guàrdies civils, i els presos em van considerar com un heroi i em van tractar a cos de rei. Tres mesos després, les autoritats em van posar en llibertat sense donar-me cap explicació».

En el proper capítol: Dies de racionament i estraperlo.

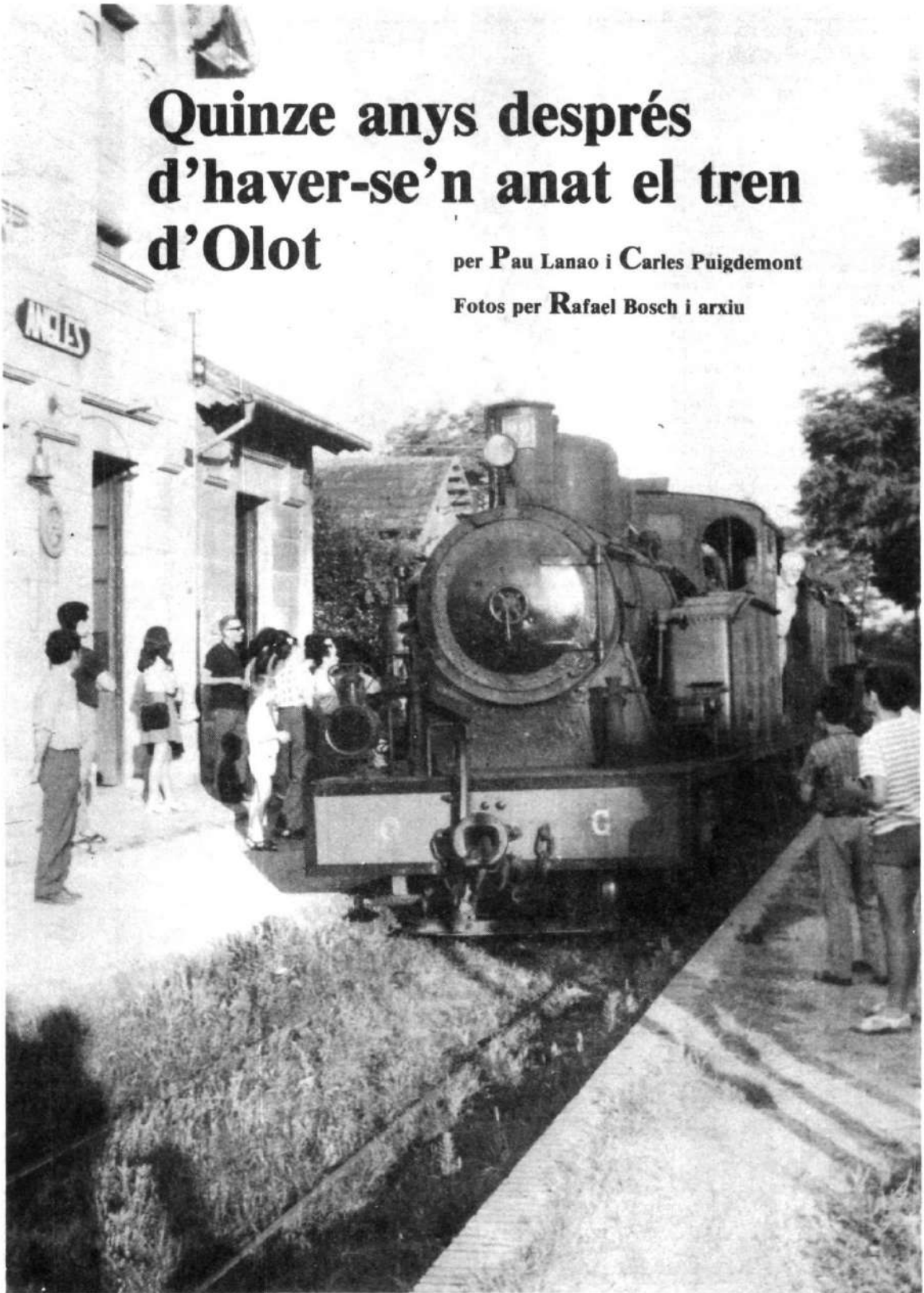
Les orelles del franquisme



Quinze anys després d'haver-se'n anat el tren d'Olot

per Pau Lanao i Carles Puigdemont

Fotos per Rafael Bosch i arxiu



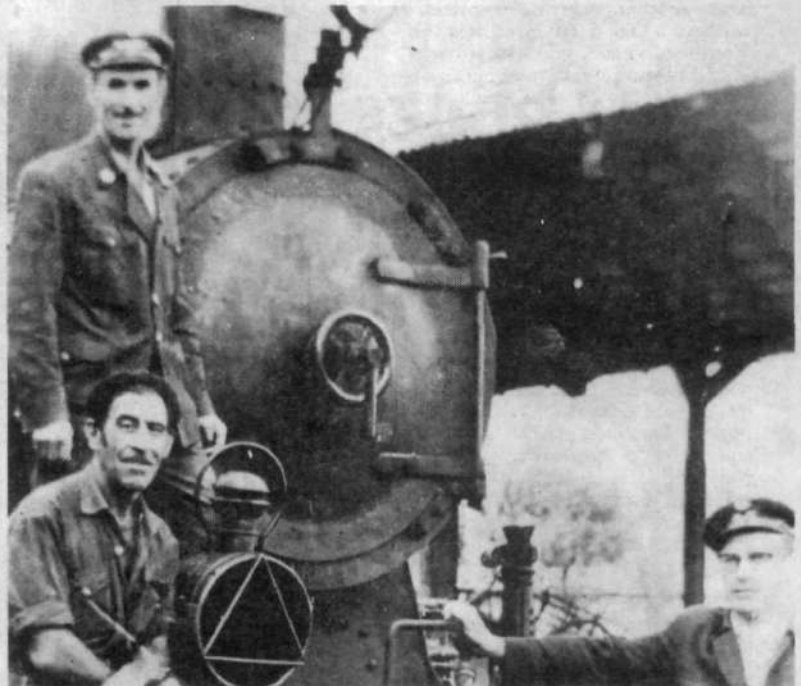


El 26 de juny de l'any 1969, va aparèixer als taulers d'anuncis de les atrotinades estacions de la línia fèrria d'Olot a Girona un escrit i concís avís, sense cap signe definitori característic, imprès en paper de baixa qualitat, que ben bé podria haver pregonat una festa major o un mercat, però que en realitat comunicava lapidàriament:

«Suspensión definitiva del servicio en el ferrocarril de Olot a Girona. Para general conocimiento se anuncia que desde las cero horas del día 16 de julio de 1969, cesará definitivamente el servicio en la línea de ferrocarril de Olot a Gerona; por consiguiente, desde la expresada fecha, no se admitirán facturaciones de ninguna clase, ni se expendirán billetes en o para ninguna de las estaciones del indicado ferrocarril».

Era l'esquela d'una mort anunciada d'un mitjà de comunicació que havia unit entranyablement les muntanyes de l'interior i la capital. El projecte havia nascut a finals dels anys setanta del segle dinou i la realitat es feia fonedissa a finals dels seixanta d'aquest segle vint. Quasi cent anys de vida i servei d'un mitjà de locomoció que en el moment de ser liquitat, no va rebre ni honors, ni bandes, ni tan sols medalles. Alguns llibres de records, postals, l'espoliació de les estacions, baixadors, la degradació del pas de la via i l'ús que n'han fet els ajuntaments de determinats terrenys, han escrit l'epileg, gens gloriós, del tren xuf, xuf, se'n va el tren d'Olot. Surt quan vol, arriba quan pot, fent xuf, xuf se'n va el tren d'Olot.

Però el projecte del tren venia de



Maquinistes, caps d'estació i mossos, les jerarquies marcades

lluny. Així les cròniques informen de que al 1879 ja es parlava d'un possible projecte de tren de via estreta entre Torelló i Olot, mentre que un altre traçat, d'Olot a Girona, passant per Amer, era concedit a Domènec Puigoriol, quatre anys més tard i traspasat a la «Compañia Española de Ferrocarriles Económicos». El 25 d'agost del 1884, la junta d'accionistes traspasa el seu paquet a la «Compañia de Ferrocarriles de Interés Local», mentre foren aprovades definitiva-

ment les línies de Girona a Olot i de Girona a Sant Feliu de Guíxols. Així, la capital trencava el seu tradicional isolament i quedava molt ben comunicada amb la muntanya i la costa, gràcies a un mitjà considerat modern, econòmic i ràpid. Segons la nova disposició, el carrilet que pujava a la Garrotxa, naixia a Girona, a una altura de 75'2 metres d'alçada sobre el nivell del mar, pujava fins als 558, a la collada d'En Bas, que era travessada per un túnel, considerat en el seu temps com



Arribada del tren a l'estació d'Olot el dia de la inauguració de la línia

el tren d'olot

a una de les gran obres d'enginyeria, i arribava a Olot a 440 m. El tren feia vint-i-una parades en el seu recorregut, travessant un paisatge molt canviant que anava des de les planúries de Girona a les serralades que porten a la vall d'Hostoles, i tornava a retrobar la plana en la ribera del Fluvià, a Olot.

A l'any 1887, ja es construïen els primers trams de la via, entre la Celler, Anglès i Amer, mentre que cinc anys més tard, la companyia concessionària es absorbida per la «The Olot and Girona railway Company Ltd» que serà la gran financera de les obres.

Els primers informes parlen que les obres de construcció de tren s'iniciaren amb capital francès, però dificultats d'ordre financer obligaren a suspendre els treballs, per la qual cosa la concessió fou traspasada a la companyia britànica esmentada, la qual va continuar el traçat fins a Sant Feliu de Pallerols, posant en servei la comunicació fins a Salt.

Mentrestant, les dificultats econòmiques provocaren que un grup de socis espanyols de la societat anglesa que explotava el ferrocarril comprés la totalitat de les accions, amb la qual cosa a la junta general d'accionistes celebrada l'any 1909, el 22 d'abril, exactament, quedés constituïda la companyia del «Ferrocarril de Girona a Olot», amb un capital social de tres milions de pessetes. Al 1910 s'estrenen tres locomotores procedents de la «Societat St. Leonard», de Liejà i al mateix temps són comprats 20 vagons de càrrega. Mentrestant, continuen els treballs per fer arribar la via fins a Olot i el dia 11 de novembre de 1911 el nou camí de ferro entre la capital garrotxina i Girona és inaugurat solemnement, amb l'assistència de les primeres autoritats. «La Actualidad, revista mundial de informació gràfica», recollia la notícia a primera pàgina i en la crònica del seu director, J. Roca i Roca, es podia llegir en castellà: «A Girona vam deixar el tren gros i va agafar el petit. Les dues línies, la vella i la nova, s'han acostat per donar-se suport i abonament mutu. Del moll d'una es pot passar al de l'altra mitjançant un ampli cobert... Després de dir que ha saludat les autoritats i les delegacions representatives, el nostre cronista descriu l'escena de la màquina com «la petita locomotora que ornada de flors i banderes, sembla un juguet bufó, llança a l'aire el seu triomfal xiulet i bufant, com si es tractés d'una màquina de veritat, ens portà a conquerir, enrauxadament, les pintoresques ribes del Ter, cap a la muntanya».

En l'article es canten les excel·lències de la jove i treballadora Catalunya, entre que, se'n descriu el paisatge de forma pictòrica: «Al pas del tren, saludem Salt i Bonmatí, una jova colònia tèxtil, que mostra cofoia, la bellesa de les seves cases noves; després Bescanó, Anglès i la Celler, amb



El darrer viatge del carrilet i la seva arribada a l'estació d'Anglès

els seus vells masos i llur esperit modern, que contrasta amb els cingles boscosos de les Guilleries. Abans d'arribar a Amer, ens aturem per visitar el Pasteral, on la moderna enginyeria ha aixecat una de les obres més admirables. Tenca el penya-segat del cantó un gran pantà en diagonal que ha esclavitzat el cabal del Ter...» i Roca continua parlant de l'anada fins a Amer, de la profunda impressió que li va causar el Far, de l'entrada a les Planes i a Sant Feliu de Pallerols, i informa del que es podria considerar com al primer accident de la línia: «Un incident inesperat ens va obligar a aturar-nos a Sant Esteve d'En Bas. La màquina pilot que ens havia d'obrir la via es va encastar a un moll a causa d'una petita separació dels rails. La brigada hagué de treballar febrilment, més de tres hores, per poder posar el camí en condicions, temps que per a molts ex-

pedicionaris fou d'impaciència i desassossec, ja que sentien els estímuls i les rebel·lies de l'estómac, però per als esperits amics de la contemplació i la conformitat, foren tres hores de fruit d'un paisatge superb, que ensenyoreja i captiva a l'ombra del Puigsacalm».

18 HORES DE VIATGE

Si es té present que el tren va sortir al matí, llegim el que diu el cronista i coneixerem la durada del viatge: «Ja queia la tarda quan vam arribar a les Preses. Música, aclamacions i repicament de campanes, arribem a Olot, i una gran multitud ens va rebre. Es va beneir la línia, amb banderes, músiques i il·luminacions, brindis, entusiastes entre el president, senyor Bosch i Puig, el batlle de la ciutat, senyor So-

ler, el diputat senyor Llosas i el general Weyler. Al Principal, ple de garlandes i corones, s'havia de celebrar un gran banquet». Però el desgraciat accident de Sant Esteve havia fet arribar amb retard la comitiva, com ho recorda el cronista olotí Joaquim Danès i Torras, en el seu *Llibre d'Olot*: «El tren havia d'arribar al migdia. El comboi oficial que portava les autoritats i els padrins, les benediccions i els discursos, les músiques, l'àpat dels capitans i pobres a l'Hospici i el gran banquet a la platea del teatre. Tot estava preparat i previngut. L'Ajuntament i els convidats, en lluita comitiva, encapçalada per la gran banda municipal, havien començat la gran festa a les onze, potser amb excessiva puntualitat. Passa una hora, una altra i una altra i el tren no arriba. En passa una altra i una altra i la gent es comença a escampar. Tothom tingué temps d'anar-se'n tranquil·lament a casa a dinar i de tornar a la tarda tot passejant. La màquina exploradora, davant del tren oficial, havia descarrilat entre Sant Esteve d'En Bas i les Preses. Calgué improvisar una brigada. Fins molt enllà de la tarda el tren no pogué passar. Passa, però, al capdavall, amb les quatre «gallardes» i banderoles totes avergonyides, cansat,



Una imatge idil·lica del tren quan travessava el Pasteral

donant-se per vençut, ja des d'aquell instant, renunciant poc a poc a la valentia de l'interminable xiulet estrepitos que havia de fer a la sortida del petit túnel de Sant Roc per entrar a l'estació. Amb un aire pairal de lassitud i

de cosa mig morta; de cara amb por al gran crit de «Aaaara», amb el qual la multitud l'havia de rebre, barrejant una mica cinicament aquesta exclamació, paradoxalment orlada d'un somriure maliciós i un empelt d'ironia,

Un tren petit en el meu record

Joan Pibernat i Caner és un tros d'història del poble d'Anglès. Des de sempre ha mantingut una lluita aferrisada per a la recuperació de la llengua i la cultura catalanes. Des de la seva sabateria del carrer Major, en Joan ha destriat, recollit i emmagatzemat els fets quotidians que normalment els erudits fan esdevenir història. Des de la seva particular visió recorda el tren d'Olot amb un seguit d'anècdotes: «Recordo que un diumenge al matí al «pla de l'Os», o sigui, a la plaça de la Rutlla d'Anglès —i d'això ja fa molts anys— un home d'Osor, cara vermella i bon jan, explicava que quan va començar a córrer el tren d'Olot, pels masos isolats de les Guillerries va escampar-se l'alarma que calia no baixar al mercat d'Anglès, perquè hi havia una bèstia de ferro que agafava els homes i se'ls menjava per poder córrer. Així, se sentien els xisclets i els crits dels pobres desgraciats, que eren apallissats sense compassió».

LA SETMANA TRÀGICA

«Un altre cas fou la Setmana Tràgica, pel juliol del 1909, quan, venint de la Celleria i Anglès, es va tallar la via perquè el tren no passés carregat de reservistes destinats a l'excorxador del Marroc. Hi intervingué la Guàrdia Civil, va sonar algun tret i, com a represàlia, fou cremada la caserna del poble. Amb tot, haig de dir que el primer contacte personal amb el ferrocarril d'Olot suposo que fou a través del meu padri, que vivia a Girona i ens convidava a passar els vuit dies de fires de Sant Narcís a la capital. De petits el nostre pare ens facturava amb la tartana d'en Carles Moles, que ens deixava just a la porta de la casa on vivia el padri. De més grans anàvem allà sols amb el tren. Als dotze anys, i quan el mestre de solfeig i violí ho va creure convenient (era el popular Josep Figueres,



Travessant un dels nombrosos viaductes

en «Bet», músic, espardanyer i rellotger, viva realitat de l'adagi «home de molts oficis, pobre segur»), el meu pare em va acompanyar a Girona, a casa del mestre de violí Josep Saló. Cada dilluns a la tarda agafava el tren —o el tren m'agafava a mi— amb billets d'«ida a vuelta», o, en català de «gira i torna», que costaven una pesseta i vuitanta cèntims, i cap a Girona falta gent, a potegar les pedres de la Força, rovell de l'ou del «call». La lliçó costava dues pessetes, o sigui, una peça de plata massissa de molt més valor efectiu que un d'aquests bil·letons rebregats i bruts de dues-centes pessetes d'ara. Sobraven vint cèntims, que eren destinats a comprar revistes, ja fos «El Clarinet de Girona», «L'Esquella de la Torratxa» o el «Papitu», segons la portada. Alguns dilluns, però, feia campana, ja que les quatre pessetes eren emprades pel pare per atendre les necessitats més urgents».

el tren d'olot

amb els càlids picaments de mans que tenien quelcom de transigència atorgada per comprensió i per bonhomia, talment una caritat prodigada per simple esplendidesa i generositat».

Les coses no podien començar pitjor. El tren que pujava a Olot aviat s'hagué de sentir allò de «surt quan vol i arriba quan pot». Per curiositat culinària, es pot dir que el menú triat per tan solemne dia i que es malaguanyà a causa dels problemes tècnics que provocaren el gran retard, redactat en francès, estava compost per «**Con-sommé de Volaille en tasse**» (Eufs pochés Meyerbeer/Saumon de la Loire St. Vincent/Filet de boeuf Henry IV/Mousse de foie-gras en belle-vue/Champons de Bayonne rôtis/Glace ALEXANDRA/Ananàs et pêches au kirsch/desserts/café et liqueurs/. Un àpat que fa posar aigua a la boca de més d'un, convenientment regat i acompanyat per **Grans Crus de Bordeaux/vins de Sauternes i Salandé i Champagne Moët & Chandon Lillery**). Un tec digne de gran festa. Havia nascut oficialment el tren d'Olot. Ara tot era anar fent quilòmetres i carregar gent. Les comarques que travessava aviat foren trasbalsades pel xiulet clar i net de la nit, que servia per marcar les hores. El piiiip, era una imatge indestriable. El pagès del camp s'aixecava i deia: «El tren de



Els automotors, més coneguts com a TAF. Tampoc no pogueren salvar la línia

les dotze, apa, anem a casa». Un tren que canvia una comarca».

A l'any 1913, el tren d'Olot estrena dos cotxes de viatgers grans i còmodes construïts a «Cardé i Escoria», de la companyia d'àmbit estatal, mentre que el nou mitjà de locomoció s'implanta amb èxit a la comarca. Amer, a meitat de camí entre les dues capitals, es configura com a l'estació més important de la línia i allà s'instal·len els tallers i les hangars per guardar-hi vagons i màquines. El tren d'Olot és una

realitat que colpeja unes contrades tradicionalment mal comunicades.

Joan Aubert, el darrer cap d'estació de la vila nascuda a l'empar dels benedictins, recorda que «aquí a Amer, hi havia des dels tallers fins a la consigna d'equipatges. Es pot dir que aquí es reparava tot. S'hi feien les rodes, es posava punt la fusteria, era una estació principal. No tant com les de Giro-

LA GUERRA I ELS AIGUATS

«Va arribar la plaga de la guerra i els aiguats i el tren d'OLOT, que també s'havia fet vell, en va patir conseqüències. Sovintejaven les avaries, encara que sense accidents de consideració. Recordo que un dia que el tren passava pel pont del Pasteral, que ja tenia un xic d'alçada, un vagó de càrrega, insurrecte, va sortir de la via, amb perill de bolcar, i la màquina, bona mare, va seguir arrossegant el fill esgarriat fins que poc després aquell, penedit, es tornà a encarrillar tot sol, igual que en una pel·lícula de dibuixos animats.

«A Bescanó l'agulla de les vies, mal posada, va provocar que el tren que venia de Girona a tota màquina es «carregués» la meitat de l'edifici de l'estació».

«Després de la visita del Rei, dels aiguats i de l'accident del Pas del Gegants», vingueren els aires de renovació, començaren a circular els automotors, moderns i lleugers com una daina. El bitllet va pujar de preu. S'havia de pagar l'«exceso de velocidad». «La CODORNIZ», revista especialitzada a cercar tres peus al gat, va reproduir un dels bitllets amb el comentari que era l'únic tren de l'«Estao Español» que feia pagar als seus usuaris per viatgar «massa de pressa».

LA DESFETA I EL COMPTE

«l'arribà la desfeta, per culpa, com sempre, del despòtic centralisme. Desaparegueren els carrillets de Banyoles i de Palamós, i també els tocà el torn als de Sant Feliu i Olot. Acompanyats de manifestacions de dol i llàgrimes de cocodrill, els petits trens gironins passaren a la història negra del país, fent impossible el somni d'un tren net, modern, sense pol·lució, ni embotellaments de trànsit, que enllacés la muntanya i el mar, el pastor i la sirena gironins.

«Per acabar voldria recordar una petita anècdota que el Peret de la Coloma, carnisser i alcalde d'Anglès, va explicar al meu pare, quan eren veïns al carrer d'Avall. Diu que a l'hivern venien tres marxants de bestiar del mercat de Vic, confiant que al Far, en un hostel molt conegut, es reconfortarien



L'accident del pas del Gegant a Bescanó, potser el més espectacular que patí el tren

amb un bon dinar i després baixarien a Sant Feliu de Pallerols, on agafarien el tren que els portaria a casa. Les coses, però, no els rutllaren tan bé com pensaven. L'hostal estava ple d'homes que feien la carretera nova i que no podien treballar per culpa del mal temps. L'hostalera, amoïnada, els va advertir que no tenia res per dinar i que treball tenia per atipar aquella colla de galifardeus. Els tres, tot moixos, varen demanar d'escalfar-se. Asseguts a la vora de la llar, on bullia la perola de dinar, que deixava anar una flaira molt bona, un dels tres va rumiar la venjança: «Nosaltres no dinarem, però tampoc no dinareu vosaltres». Adormit a la cendra, hi havia un gat negre, carregat de tinya. Va ser joc de poques paraules. Vigilar que la mestressa no entrés a la cuina, destapar l'olla, agafar el gat cendrós pel clatell, procurant que no miolés, i deixar-lo caure dins del brou bullent, i sortir cridant dient «ja tornarem un altre dia, gràcies per tot!». I cames ajudeu-me arribaren a l'estació de Sant Feliu de Pallerols, on restaren amagats fins que el tren de les set els salvà dels seus possibles perseguïdors». Després, si alguna vegada feien el mateix camí, ja procuraven passar lluny de l'hostal, no fos cas que algú els reconegués i els fes pagar cara la seva bretolada».

Joan Pibernat i Caner

na o Olot, però era de gran importància».

El Sr. Aubert va entrar el tren l'any 32, «quan tenia catorze anys». Però continuem amb la nostra narració. Als anys 1925 i 1926, es pacta amb la «Maquinaria terrestre i marítima» la construcció de tres noves locomotores de tipus Tender 2-6-2-r, amb un pes total de 31 tones mètriques per unitat, i que en el seu moment signifiquen una important i moderna millora del servei.

EL REI A OLOT

El 26 d'octubre de l'any 1929 el carrilet viu un dels grans dies de la seva història. El rei Alfons XIII, la reina Victòria Eugènia i les infantes Beatrú i Cristina, i viatgen a Olot per visitar oficialment la Garrotxa. S'habilita especialment un vagó anomenat cotxesaló, guardat com a peça de museu durant molt de temps i avui irreparablement perdut, que plau de tal manera el monarca que al final del trajecte felicita molt efusivament els responsables de la companyia. Amb les estacions curulles de públic, l'anada reial fins a Olot és un deliri continu. Joan Pibernat, un dels cronistes d'Anglès, aleshores marrec que havia anat amb el col·legi a veure la comitiva, ens descriu la jornada, «quan anàvem a l'es-



El tren travessant el pont del Pasteral, una de les gran obres d'enginyeria de la línia

cola, el rei Alfons XIII va decidir viatjar a Olot, en tren. La mainada fóren mobilitzats i amb banderoles de paper a les mans ens feien cridar «Viva el rei», com si anéssim a preu fet. Per aquesta ocasió fou construït un vagó especial perquè el rei i els acompanyants viatgessin més còmodament. Passant el temps, esperant a l'estació d'Anglès curulla de gent, comparegué el tren portant el famós vagó, que jo no sabia que existís.

L'Esteve Llistosella, que després va

ser secretari, i jo, sense manies, ens enfilàrem i vingué el revisor, llibreta i llapis a la mà, disposat a aplicar-nos el reglament. Nosaltres portàvem bitllet de tercera i ens havíem atrevit a viatjar en primera. Començarem a fer números pensant en la sanció que ens imposaria. A l'estació de Bonmatí ens féu baixar i ens encaixonà al lloc que ens pertocava. L'Esteve i jo, per amor propi, vàrem cridar, protestar, però també vàrem pagar amb la satisfacció d'haver viatjat d'Anglès a Bonmatí,

Ja fa quinze anys...

El temps passa, i això és ben cert. I ara ja fa quinze anys que deixà de circular el ferrocarril d'Olot a Girona, el recorregut del qual era de 55 quilòmetres també era anomenat carrilet per la seva amplada de via, d'un metre. Del passat tan sols queda la història del seu record, tren que ni tan sols va poder veure el seu centenari, ja que els seus inicis transcorregueren a començaments de segle per donar per acabada la seva existència el quinze de juliol de l'any 69.

D'aquest petit tren eren usuaris els amants de la natura, i no cal dir que també n'eren clients habituals pintors i poetes, els quals es delectaven amb la contemplació del magnífic paisatge que arreu del recorregut trobaven, fent de musa inspiradora i meravella per pintar o descriure. Així, d'existir avui dia el carrilet, tal vegada algun d'aquells poetes al seu pas per Sant Esteve d'en Bas ens rimaria de la següent manera: **El senyor Arcadi Calzada/, fill de sant Esteve d'en Bas,/ té la barba molt poblada/ però no té pèls dessota el nas.**

I potser contemplant aquesta foto que publiquen rimaria així: **Valga'm Déu, quina fumarola deixa el tren pujant En Bas/És carregós per a una màquina sola,/ no és estrany que vagi al pas.**

Del tren de Girona a Olot se'n ha escrit molt, però encara queden coses inèdites per narrar i això intentarem fer.

Una vegada ja difunt el tren, també els poetes volgueren dedicar-hi algun sonet com a últim adéu. Així, Joaquim Baixell compongué el vers *Remember del tren d'Olot*, com a homenatge a allò que fou el mitjà de transport terrestre més popular de les comarques del Gironès, la Selva i la Garrotxa.

Poc després esdevingué l'irremediable aixecament de rails, fileres de vagons i algunes màquines a punt de ser transportades a l'estranger, i alguna que fou usada novament.

«DES DE MI CELDA»

Bona part dels vagons foren cremats per inservibles; en restaren tan sols quatre o cinc que foren destinats a museus o algun altre fi.

La ferralla dels vagons fou dispersada, fins que un dia una empresa cinematogràfica es presentà a l'estació de Girona, disposada a filmar algunes escenes de la pel·lícula *Des de mi celda* que no era altra cosa que la vida de Gustavo Adolfo Becquer.

Aquest fet fou per a nosaltres una sorpresa —molt grata, per cert—, ja que descobrirem alguns trucs totalment desconeguts.

Recordo que s'havia de rodar una escena plujosa i el cel estava net de núvols. Nosaltres, profans en la matèria, no veírem cap sortida perquè es pogués dur a terme aquella realització. Així, la nostra sorpresa fou molt gran quan veírem que, en començar el rodatge i des de sobre un vagó, un home amb una regadora deixava caure l'aigua a l'exterior de les finestres, simulant la pluja.

L'endemà, i per fer veure que el tren marxava —cosa totalment impossible, ja que no quedava cap màquina aprofitable— uns homes tapats amb branques plenes de fulles anaven passant per davant dels vagons, amb la qual cosa resultà més que fàcil aparentar que el tren circulava.

UN EMPORDANÈS AL TREN D'OLOT

Les anècdotes són moltes i divertides. El carrilet transportà gran quantitat de mercaderies, i en els seus millors temps la

en total set quilòmetres, com reis, però sense corona».

LA GUERRA I ELS PONTS

La companyia del tren d'Olot però, aviat comença a patir greus problemes econòmics. Així el 1931 es dona el primer toc d'atenció, mentre que tres anys més tard la companyia suspèn el pagament de cupons i de l'amortització. Amb la guerra civil, la via es converteix en un important punt estratègic i a la retirada les forces lleials a la república destrueixen ponts i viaductes. Joan Aubert recorda «com que el pont sobre el Ter al Pasteral estava en-sorrat, la línia només arribava fins a aquesta població, mentre que l'altra banda una màquina esperava a Amer per pujar fins Olot. Foren anys difícils, però ens en sortírem».

TORNA A FUNCIONAR

No és fins a l'any 40 que el tren d'Olot torna. S'havien invertit més de mig milió de pessetes de les d'abans en la construcció de les parts destruïdes al llarg de la guerra civil i el 25 de juliol es reinaugurava el servei. Ple de flors i violes, fins un dia de maig del 1946, que el carrilet patí l'accident més espectacular de la seva dilatada història. Era el dinou de maig, a les set del ma-

mitjana de passatgers diaris es pot situar en els 2.000. Però una de les anècdotes més curioses és la que succeí a un home de Sant Pere Pescador, quan feia pocs anys que s'havia inaugurat el carrilet. El bon home, empordanès de soca-rel, havia de traslladar-se del poble de la seva comarca a la Cellera de Ter, on havia d'assistir a un bateig com a padri de la criatura.

Com que des de molt jove l'home portava la típica barretina, els seus familiars li aconsellaren que es posés gorra, que vestia més, per a aquell esdeveniment eclesiàstic, a la qual cosa s'oposà de bell antuvi, perquè no volia deixar aquell costum que tan honrava l'Empordà i Catalunya. Mes fou tanta la insistència, que a la fi accedí a les pretensions dels parents i la gorra ocupà el lloc de l'estimada barretina.

Ja a l'estació de Girona, a punt d'agafar el carrilet, l'home veié que els homes anaven sense gorra i la barretina era la rei-

el tren d'olot

La negativa incidència per a la indústria i les comunicacions

Fer especulacions sobre la incidència que provocà la desaparició del tren és parlar, forçosament, de la indústria i de les comunicacions d'una comarca especialment sensible en aquest aspecte: la Garrotxa. Efectivament, tothom està d'acord a afirmar que la supressió del ferrocarril va comportar també la supressió d'un creixement industrial a redós de la via fèrria i va privar les empreses ja existents d'un eix de comunicació que els era vital. Un dels llocs més ressentits d'aquesta circumstància va ser precisament Olot, ja que la seva indústria és bàsicament de transfor-

mació i això requereix unes vies de contacte molt importants. Per altra banda, en el terreny del transport no hi ha hagut cap millora que hagi vingut a suplir la deficiència del tren, i les promeses de millora de la carretera s'han quedat, quinze anys després, en això: promeses i res més.

Afegim a aquesta circumstància el fet que la Garrotxa és un dels indrets menys comunicats de les comarques gironines, i ja tenim un altre important aspecte del greu perjudici que ha suposat per a aquests pobles la pèrdua del carrilet.

tí, quan les dues-centes persones, totes socis del GEiEG, que anaven al tretzè aplec de Cogolls, es van veure trasbalsades per un sotrac bruscat. Tot passant pel «pas de gegant», prop de Bescanó, la màquina descarrilà i caigué al riu, arrossegant el furgó on hi havia les motxilles i els paquets. Les màquines es van enfonsar, mentre que una jove que anava en el furgó va estar a punt de negar-s'hi i foren molts els qui es varen remullar. El Sr. Aubert aleshores cap de l'estació de Bescanó, o sigui el poble més proper al lloc de l'accident, recorda el dia com si fos avui.

«Era un tren especial, del GEiEG, que portava els excursionistes. Els maquinistes havien de fer l'intercanvi. A les set baixava una màquina des de Bescanó. Jo, un fogoner i un maquinista estàvem enraonant, el maquinista es deia Josep Bagué, i com que allà al pas del Gegant feia molt de pendent, era corrent que es demanés frens, era una cosa de la qual nosaltres no en fèiem gaire cas. El tren agafava velocitat i a vegades el maquinista en veure que anava de pressa xiulava, volia dir que

na a tots els caps; i encara hi havia més barretines a Anglès, Bescanó, Bonmati i la Cellera. Enrabiat com una abella i amb la sensació d'haver fet el ridícul, l'home, de tornada a casa seva, no pogué menys que exclamar: «Ja podeu anar a la porra, mai més no portaré gorra».

És aquest un breu historial del carrilet, molt més extens i desconegut pel jovent que avui no arriba a la vintena d'anys. El temps ho ha esborrat tot i avui ja quasi no queden senyals de per on passava aquell cavall de ferro que en un principi espantava la gent. El tren d'Olot ja no en queda res; simplement un record per a la història i un conte per als infants. El servei d'autobusos de l'empresa TEISA aviat féu oblidar la nostàlgia pel tren desaparegut.

Francesc Bonaventura i Vila



El tren al seu pas per Sant Esteve d'En Bas.

demanava frens. Aquest dia sentim això, i ho vam comentar entre nosaltres: «Deu anar massa de pressa, deu demanar frens». I ja pots comptar! ens girem, i a l'acte ja veiem un xombo d'aigua que puja. És clar, jo el primer que vaig dir va ser: «Hi ha el tren a baix». I sí, de fet va ser així. Vaig dir al maquinista que anéssim cap allà, mentre jo ho comunicava a Girona. I em vaig posar en contacte amb el cap de manteniment, que es deia igual que el rei, Amadeu Saboia, i la gent de seguida va calcular que hi hauria desgràcies. Hi enviaren dues o tres ambulàncies. A baix hi havia la màquina, dins el riu. Un vagó penjat, també mig colgat d'aigua i mira... per sort allò va ser un miracle, ja que no va passar quasi res a ningú. Solament va haver-hi un ferit i al cap de poc ja marxaria cap a casa seva. Un veritable miracle. Les cròniques oficials diuen que la via estava en mal estat, però jo crec, que més aviat va ser un atemptat. Llavors era el temps dels maquis que passaven de França, eh! perquè així que va venir el maquinista, —aquell home va arribar mig mort, que ja era gran—, i el fogoner, afirmaren que havien demanat frens perquè el segon havia vist que la via estava trencada: «Demaneu frens, Margó, que la via està trencada, mentre en Joaquim Pons, o sigui, el fogoner, va saltar per la banda d'allà. Va tenir sort, perquè hi havia el mur aquell i es podria haver estavellat, però els ferroviaris en sabien prou, de baixar en marxa. Joestic més que segur que la via era trencada, perquè aquell, quan va arribar a l'estació, va ser la primera cosa que em va dir».

En l'informe econòmic de l'any 50 presentat per la companyia es recollia



Cansada, repintada i maleïda, la màquina, com una vella prostituta, és portada a fer-hi la cirurgia estètica

Mini-carrilet turístic per a Olot

A Olot no renuncien a tenir altre cop el tren. Ben al contrari. Deixant de banda el projecte oficial que hi ha per a tota la zona dels terrenys de FEVE —inclosa en un pla especial—, i la funció que té i que es pensa potenciar a la llarga —la d'encabir la fira—, hi ha una altra idea, no pas a curt termini però sí realitzable, que és la de crear un altre carrilet.

Un nou tren que tindria, però, només quatre quilòmetres de recorregut; just el trajecte que cobriria la distància que hi ha entre la capital de la Garrotxa a un indret anomenat la Codella, on els vailets de vint anys enrera anaven a banyar-se. Agafaven el tren i en pocs minuts es plantaven en una meravellòs gorga que fa el riu Fluvià a

pocs quilòmetres del seu naixement. Ara, evidentment, el riu no es troba pas en condicions higièniques i salubres per contemplar una iniciativa d'aquest tipus, però tampoc no costa gaire imaginar-se que algú, amb més o menys idea comercial, pot instal·lar-hi una piscina.

Com tampoc no costa gens imaginar-se que si no hi ha un algú —aquesta vegada de molt de pes— que faci gestions i inversions, el mini-carrilet turístic d'Olot passaria a millor vida sense haver existit mai. El cert és que hi ha la idea i la voluntat de tirar-la endavant, però, tal i com ens manifestava un portaveu de l'Ajuntament olotí, «caldrà trobar un prohóm que ens doni un cop de mà...»

que la causa de l'accident havia estat un atemptat, ja que faltava un tros de rail o la via estava massa orientada cap al riu. Hi ha tot un seguit d'altres investigacions que semblen indicar que després d'uns dies de pluges i humitats, com que la qualitat de les travesses deixava molt a desitjar, la màquina descarrilà i destrossà en caure un bon tros de rail.

ELS AIGUATS I ALTRES FOTESSES

Amb tot, el servei regular d'Olot a Girona es va mantenir, malgrat els aiguats, les nevades o d'altres accidents climatològics. En «Pedro de l'Estació», mosso d'Anglès, estació que «estava considerada, juntament amb la d'Amer i Sant Feliu, com de segona categoria, a causa del seu moviment de mercaderies», avui viu a Susqueda, en una casa anomenada

«Els Terrats», dedicat a la vida de pagès.

És un home gran, que duu gorra i un etern somriure als llavis i té un parlar sorneguer, que recorda els temps del carrilet com a propis: «Els aiguats de després de la guerra i inicis dels 40 van tallar la carretera i la vida a Bonmatí. Després el tren tan sols arribava fins allí i per anar a Anglès, Olot i Amer, els viatgers havien de fer un tros a peu, fins que es trobaven amb un altre comboi, allí on l'aigua no havia arribat. Les grans nevades tampoc no foren impediments, encara que més d'un dia el servei s'hagué d'interrompre. Jo recordo com les brigades treballaven fins a divuit i dinou hores per netejar la via».

Tot i que en les seves millors èpoques, el tren d'Olot havia transportat una mitjana de 2.000 passatgers diaris, es pot dir que les pèrdues eren moltes. Per a la companyia treballaven quasi 120 persones i les despeses per sous i manteniment de materials eren molt elevades. Les velles màquines de vapor tardaven tres o més hores per pujar a Olot i el cotxe, més individualitzat, més ràpid i menys econòmic, guanyà ràpidament el terreny a un mitjà que no havia pogut posar-se a l'altura del canvi. L'any 59, s'estrenen les màquines Diesel, el popular «TAF», un intent de posar a punt el material i de modernitzar les instal·lacions. El recorregut s'havia reduït a una hora i mitja.

ELS QUE S'HI TIRAVEN

El carrilet que pujava a Olot, amb la seva via d'un metre d'amplada, també fou la causa d'accidents mortals i suïcidis. El «tirar-se al tren», era una frase emprada en tot el recorregut de la màquina infernal i encara és present en les consciències el cas d'aquella nena de Bonmatí que al cantó del pont trencat «allà on hi havia els estudis, i



El pont del Pastoral, enfonsat després d'èsser volat pels republicans en la fugida

per tant, mainada que hi jugaven, va voler travessar i el tren la va enganxar». El ràpid trasllat de l'infant a Girona no pogué evitar-ne la mort.

En una altra ocasió fou atropellada una altra criatura a Sant Miquel de Pinada, quan es va escapar de la mà de la seva mare, que feia naps, i es va posar al mig de la via. Malgrat l'esforç del maquinista per aturar el comboi, no hi hagué res a fer. En la mitologia popular encara es presenten els ponts del tren sobre la riera d'Osor, al costat d'Anglès, el pont del Pastoral, sobre el Ter i pas a nivell de la Cellera, com a punts preferits pels suïcides.

El tren d'Olot es confirmà com al més important dels quatre que tenia Girona. Pel volum de mercaderies, pel nombre de viatgers i pel material, era un tren de bon aprofitar. Amb tot, l'arribada dels automotors va significar el principi de la fi. En més de trenta anys, el servei no s'havia modernitzat, i aviat les pèrdues foren insuperables per la concessionària, que després de demanar repetides subvencions de l'Estat, l'any 63, fou absorbida pel que avui s'anomena FEVE «(Ferrocarrils de Via Estrecha)».

LA DARRERA REVENJA D'UN TREN PETIT

És en aquest moment que Joan Guixeres, és nomenat per FEVE delegat general de la línia. L'home considera que el ferrocarril sempre havia estat deficitari, però que el carrilet «tenia més pèrdua d'Amer a Olot que d'aquí a Girona a Amer. Compte que la FEVE es va fer càrrec de la línia amb la condició que l'explotaria al llarg d'un període de prova, però com que no va

el tren d'olot

L'efímera bona voluntat d'aquell 17 de novembre de 1982

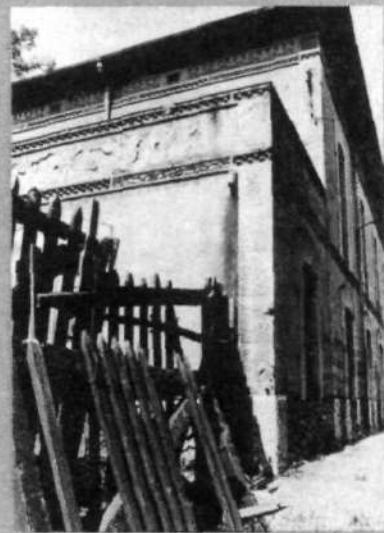
L'únic fil a l'agulla oficial en tot aquest afer es va posar el novembre de l'any 1982. En una reunió mantinguda a la seu del col·legi d'Arquitectes de Girona entre els alcaldes afectats per la traça del carrilet d'Olot i del de Sant Feliu de Guixols, conjuntament amb membres de la comissió provincial d'Urbanisme i del mateix col·legi d'Arquitectes, es pretenia de fixar les bases de la proposta d'aprofitament. La reunió va desbordar bona voluntat per tots cantons i fins i tot el text de l'acta tornava a posar una mica de llum a l'esperança de recuperació de l'eix per a béns públics i supracomarçals.

Hi havia els aleshores alcaldes d'Amer, Josep Puigdemont; de Bescanó, Llorenç Carreras; de Castell d'Aro, Ramir Pons; de la Cellera de Ter, Manuel Coll (delegat); d'Olot, Joan Sala; de Quart, Josep Boschdemont; de Llambilles, Josep Robell; de Girona Joaquim Nadal; de Sant Feliu de Guixols, Josep Vicente; de Sant Feliu de Pallerols, Lluís Bars; de les Planes, Pelai Collell, i Ramon Roger, de la comissió provincial d'Urbanisme. Pel Col·legi d'Arquitectes hi anaren Enric Xutglà, Josep Riera i Joan Viader, i hi actuà com a secretari Joaquim Bover.

En un total d'onze punts els reunits van configurar un text que en el futur, i arran del seu compliment, hauria de ser la pauta que marcaria tota idea d'aprofitament. Però els mateixos ajuntaments van ser els primers a no complir escrupolosament allò acordat al col·legi d'Arquitectes i ara el text és només una mostra per a la història de la bona voluntat, efímera, d'aquell disset de novembre del 82.

En definitiva, el que es disposava en els acords de la reunió era l'afirmament del caràcter públic dels terrenys i instal·lacions de FEVE al llarg de tot el trajecte; la impossibilitat que això passés a mans privades, la necessitat de fer de la traça un equipament públic de caràcter supracomarçal i la negociació conjunta de la compra dels terrenys.

D'entrada, l'equipament públic de caràcter supracomarçal ja esdevé força impossible atès que en alguns llocs, ja han aprofitat els terrenys per construir-hi instal·lacions locals, com polisportius, que dificulten, òbviament, qualsevol projecte d'abast comarçal. Per altra cantó, la compra —que havien pactat que s'havia de fer



La situació actual de l'estació de Girona, avui ruïnosa i demarcada

conjunta i negociada d'acord amb tots els ajuntaments i d'una manera global. A molts els va mancar temps per córrer cap a FEVE i fer la compra particularment i ara, en l'actualitat, sense que s'hagi fet cap gestió comuna i col·lectiva, els terrenys i instal·lacions ja han estat pràcticament venuts tots a títol individual de cada ajuntament. Només en manquen uns pocs que no acaben de posar-se d'acord amb el preu i les condicions.

Concretament, d'Olot a Girona ja han passat a titularitat municipal o estan en tractes els terrenys de la capital de la Garrotxa, Sant Feliu de Pallerols, les Planes, la Cellera, Anglès, Amer i Bescanó. A Olot tenen intenció de fer un projecte de parc urbà, que ja s'està redactant, el qual seria destinat a tot tipus de funcions. Cal recordar que actualment s'hi fa la fira d'Olot, encara que el mateix edifici de l'estació no s'utilitza per res i s'ha hagut de tapiar.

A Girona, en canvi, els terrenys encara pertanyen a la companyia ferroviària i de moment sembla que no hi ha pas acord perquè passin a l'Ajuntament. A Amer hi tenen un parc de bombers i el magnífic edifici de l'estació, els tallers i els hangars, així com el cobert i el quiosc es troben en un deteriorat estat que urgeix una ràpida restauració. A les Planes, just davant l'edifici de l'estació, hi han edificat un polisportiu, mentre que als altres pobles pensen aprofitar la infraestructura —en el cas d'Anglès, per exemple— per ubicar-hi una casa de cultura, dispensari mèdic o altres.

Documentació referida a Isidre Vicens Cubarsi.

Arxiu Històric de Girona. Fons presó de Girona

Arxiu Nacional de Catalunya. Fons Presó Model

86790
Vicens Cubarsi Isidro
Montfullà P G.
V. id D. Can. Lari
H. Jaime - Rora H 22 P. 2^a Contramaestre
E D. H I. 2^a P. C. A. R.
C



GOBIERNO CIVIL
DE
GERONA

TELEGRAMA OFICIAL

Gerona 18 junio 1946

Neg. 32
Núm. 147

GOBERNADOR CIVIL A
DIRECTOR GENERAL PRISIONES

MADRID

Ruégole autorice conducción detenidos ISIDRO VICENS
CUBERSI y ANTON DOMINECH MARIN desde Prisión Provin-
cial esta Capital a Celular Barcelona para quedar
disposición Juzgado Militar Especial de Accidentes
Ferrovianos que así lo interesa de mi Autoridad.
Transmitase



FECHAS				VICISITUDES	
Hora	Día	Mes	Año		
	7	Julio	1946	<p>El Juzgado Militar Especial de Accidentes F.F.C.C. - Ciudad de Barcelona decreta la prisión de <i>[illegible]</i> en virtud de la sentencia n.º 34132 recibo y me mandamiento.</p> <p>V.º B.º El Director</p>	<p><i>[illegible]</i> El Subdirector</p>
	24	Julio	1946	<p>Se cursa instancia del titular al Juzgado Especial de Accidentes F.F.C.C. de Plaza, solicitando la libertad provisional.</p> <p>V.º B.º El Director</p>	<p>El Oficial El Subdirector</p>
	16	Agosto	1946	<p>LIBERTAD PROVISIONAL =</p> <p>En virtud oficio del Juzgado Militar Esp. de Accidentes F.F. CC. Plaza y orden de la Dirección unida al expediente 79154 de L. Orden V.º B.º</p> <p>El Director</p>	<p>El Oficial El Subdirector</p>
	28	Octubre	1946	<p>Se me asenó del Juz. Esp. de Accidentes ferroviarios, acompañando testimonio de sobreseimiento de la L.O. n.º 34852, instruida al titular. Se acusa recibo y me munita.</p> <p>V.º B.º El Director</p>	<p>El Oficial El Subdirector</p>



PRISION PROVINCIAL DE GERONA

Hoja disciplinaria de ISIDRO VICENS CUBARSI

edad 28 años, estado soltero, delito no consta

T. P. A. - Mod. 112

Día	Mes	Año	CORRECCIONES O CASTIGOS Y MERITOS CONTRAIDOS
22	Mayo	1946	INGRESO.-Con esta fecha y en virtud de Suplicatorio de la Guardia Civil de Salt(Gerona) ingresa el titular en este Establecimiento a disposición del Ilmo Sr Juez Especial de la 10ª Unidad de Ferrocarriles. Se notifica.
23	Mayo	1946	RATIFICACION DE PRISION.-Se recibe con esta fecha escrito de la 10ª Unidad de Ferrocarriles en virtud del cual el Ilmo Sr Juez Instructor de dicha Unidad ratifica la Prisión del titular
21	Junio	1946	ORDEN DE TRASLADO.-Con esta fecha se recibe escrito del Centro Directivo, comunicando ha ordenado el traslado del titular a la Celdas de Barcelona a disposición del Juzgado Militar Especial de Accidentes Ferroviarios.
26	Junio	1946	TRASLADADO.-Es entregado con esta fecha a la fuerza conductora para su conducción a la Calu-

Día	Mes	Año	CORRECCIONES O CASTIGOS Y MERITOS CONTRAIDOS
			lar de Barcelona, el titular, el cual quedará en dicho Establecimiento a disposición del Juzgado Especial Militar de Accidentes Ferroviarios en virtud de orden del Centro Directivo. Se notifica.
			ES COPIA
			Gerona 26 de Junio de 1946 El Subdirector
			V. B. B. El DIRECTOR





PRISION PROVINCIAL
DE
GERONA
DIRECCION

Núm.

Don JOSE MARIA BUTINA GUIMERA, Médico
de la Prisión Provincial de Gerona, de la que es Director
D. ANTONIO SALINAS GUIRAO,

CERTIFICO: Que en el día de la fecha ha sido reconocido
~~los~~ reclusos al margen anotados
que debe salir trasladado a ~~la~~ Prisión Celular de Bar-
celona....., y practicado en él un minucioso reconocimiento
resulta hallarse en perfecto estado higiénico y debidamente des-
piojado.

Y para que conste, y en cumplimiento de lo dispuesto por la
Superioridad, extiendo el presente certificado que, con el visto bue-
no del señor Director, firmo en Gerona aveintiseis.....
deJunio..... de mil novecientos cuaren-
ta y seis.....

VICARIO CUBARSI
ANTONIO DOMENECH

PRISION PROVINCIAL DE GERONA
DIRECCION

V. B.
En Director

Butina

PRISION PROVINCIAL DE GERONA

Hoja de conduccion ISIDRO VICENS CUBARSI
de 29 años, natural de Montfollá (Gerona)
de oficio ayte. Contramestre estado soltero hijos,
hijo de Jaime y de Rosa, instrucción tiene
que en el día de hoy sale conducido para la Prision
Celular de Barcelona por orden del Centro Directivo
y a disposicion del Juzg. Esp. Mar. de Accidentes Ferrovia-
rios yendo socorrido hasta destino Antecedentes penales

SEÑAS FISICAS

Coloracion: Iris Cabello Piel
Talla: Talla
Cabeza: Largo Ancho
Pie: Pie
Codo: Codo



Señas generales

Cara Boca
Barba Frente
Nariz Oreja
Resgos característicos

Formula dactiloscópica

Motivo de la conduccion Orden Centro Directivo

Señas particulares y cicatrices

Traje que viste

Del pais

OBSERVACIONES

Tiene remitida ficha al R.I. está
rescaldado por el Gabinete dactiloscópico de este Establecimiento, y no
deja ninguna responsabilidad en este
Establecimiento. Siendo su conduc-
ta buena.

Gerona 26 de Junio de 1940

El Jefe Directivo

T. P. A. - Mod. 136.

Handwritten signature and official stamp of the prison director.



GOBIERNO CIVIL DE LA PROVINCIA
GERONA

Sección 3.^a Negociado 3.^o

Núm. 6172

Expte. n.º 132,-

Relación que se cita:

ISIDRO VICENS CUBARSI

ANTON DOMBNECH MARIN

Con esta fecha, digo al Sr. Primer Jefe de la Comandancia de la Guardia Civil de esta Provincia, lo siguiente:

"En virtud de lo interesado por

la Dirección General de Prisiones,

ruego a V. S. se sirva disponer la conducción extraordinaria por ferrocarril, con las seguridades convenientes, de los detenidos que al margen se relacionan, desde *esta Prisión Provincial, a la Célular de Barcelona,*

para ser puestos a disposición de *Juzgado Star. Especial de Accidentes ferroviarios.*

a cuyos efectos se acompañan las órdenes correspondientes."

Lo que traslado a V. para su conocimiento y a los efectos de admisión de los detenidos de referencia.

Dios guarde a V. muchos años.
Gerona, 22 JUN 1946

EL GOBERNADOR CIVIL,

P. D.
EL SECRETARIO GENERAL,

Sr. Director de la Prisión Celular. BARCELONA

PRISION PROVINCIAL
DE
GERONA
DIRECCION

Número 2182

DOCUMENTACION

2 hojas conducción
2 hojas vicisitudes
1 certificado médico

No tienen Cartilla de Racionamiento, y causan baja en la colectiva de este Establecimiento, van socorridos hasta destino.

Tengo el honor de participar a V.S. que en el día de la fecha, y en virtud de orden del Exmo Sr. Gobernador Civil de esta provincia, han sido entregados a la fuerza de la Guardia Civil, los reclusos de esta Prisión, ISIDRO VICENS CUBARSI y MARIN ANTON DOMBNECH, para su conducción e ingreso en esa Prisión de su digno cargo, los cuales quedarán a disposición del Juzgado Militar Especial de Accidentes Ferroviarios de esa capital.

Se hallan vacunados y desinfectados, tienen remitida ficha al R. I. habiendo sido reseñados por el Gabinete dactiloscópico de este Establecimiento.

Ruégole acuse recibo de la documentación que al margen se detalla para constancia en esta Prisión.

Dios guarde a V.S. muchas años
Gerona 26 de Junio de 1946



SR DIRECTOR DE LA PRISION OSPITALAR. - BARCELONA



78541=42

CAPITANIA GENERAL
DE LA
4ª REGION MILITAR

JUZGADO MILITAR
Especial de Acctes. FF.CC.
Barcelona

Número 119/46
Modelo: 258 - J. M.

Al contestar, citase... Número, fecha y referencia.

PRISION CELULAR
BARCELONA
-7 JUL 1946
SISTRE }
 } 8337

Hallandome instruyendo el Sumarísimo Ordinario nº 34.852, con motivo de la caída al río Ter de la maquina y dos coches de un tren especial de excursionistas, ocurrido en el Km. 6 de la línea de ferrocarril de Gerona a Olot, el día 19 de mayo último, y toda vez que por tal motivo se hallan internados en este Establecimiento de su digna dirección, detenidos como sospechosos, ISIDRO VICENS CUBERSI y MARIN ANTON DOMENECH, he de significarle que quedan a disposición de este Juzgado Especial.

Dios guarde a Vd. muchos años.
BARCELONA a 4 de julio de 1.946.-
CORONEL JUEZ INSTRUCTOR.

Voz



Rojelio Navarro

Sr. director de la Prisión Celular de esta

PLAZA



78549

CAPITANIA GENERAL
DE LA
4ª REGION MILITAR

JUZGADO MILITAR

Especial de Acctes. FF. CC.
Barcelona, a.

Número 148/46
Modelo: 258-J. M.

Al recibo de la presente, se servirá poner en LIBERTAD PROVISIONAL, al procesado en la Causa Ordinaria nº. 34.852, ISIDRO VICENS CUBARSI, por haberlo así dispuesto la Superioridad, comunicando al mismo tiempo, la obligación ineludible que tiene de presentarse ante este Juzgado Especial, el próximo día 17 a las 11 de la mañana.

Dios guarde a V. muchos años.
Barcelona, 16 de Agosto de 1946
EL CORONEL JUEZ INSTRUCTOR.

Al contestar, citese: Número, fecha y referencia.

PRISION DE BARCELONA
16 AGO 1946
REGISTRE } Expediente nº. 1431
 } Salvo nº. -

Rafel Vicens



Sr. Director de la Prisión Celular.- PLAZA



CAPITANÍA GENERAL
DE LA
IV REGIÓN MILITAR
JUZGADO MILITAR
Especial de Acctes. FF.CC.
Barcelona

PRISION CELULAR
BARCELONA
28 OCT 1946
REGISTRE } In. 2002° 13654
 } SALIDA R.°

Número 206/46

he

Adjunto tengo a bien remitir a Vd. Testimonio de Liquidación de la Sentencia recaída al Sumarísimo Ordinario nº 34.852, instruido con motivo de la caída al río Ter de la máquina y dos vagones de un tren especial de excursionistas, ocurrido en el Km. 6 de la línea de ferrocarril de Gerona a Olot, el día 19 de mayo de 1.946 y del que fueron detenidos por sospecha ISIDRO VICENS CUBERSI y MARIN ANTON DOMENECH, esperando se servirá remitirme acuse de recibo del mismo.

Dios guarde a Vd. muchos años.
Barcelona a 26 de octubre 1.946.
EL SEÑOR JUEZ INSTRUCTOR.



Reyello Navau

Sr. Director de la Prisión Celular de esta PLAZA

DON JUAN VIRALS PONS, CAPITAN DE INGENIEROS, SECRETARIO DEL JUZGADO MILITAR ESPECIAL DE ACCIDENTES FERROVIARIOS, DEL QUE ES JUEZ EL SR. CORONEL DE INGENIEROS DON ROGELIO NAVARRO ROMERO

C E R T I F I C O : Que en el Sumarísimo Ordinario nº 34.852, y a los folios que respectivamente se expresan, obran las siguientes actuaciones :

AL FOLIO Nº 134 DICTAMEN DEL ILMO. SR. AUDITOR DE GUERRA, QUE LITERALMENTE COPIADO, DICE ASI : R. E.17.528.- R.P. SIN REPARTIDOS.- S. O. nº 34.852.- Excmo. Sr.:-- Examinada la presente Causa nº 34.852 instruida por el supuesto delito de caída al río Ter de la máquina y dos coches de un tren especial de excursionistas ocurrido en el Km. 6 de la línea de ferrocarril de Gerona a Olot, el día 19 de mayo de 1.946 y

RESULTANDO: Que el día 19 de mayo de 1.946 cayó al río Ter una máquina y dos coches de un tren especial del F.F.C.C. de Gerona a Olot Km. 6, a consecuencia de un sabotaje en la vía sin que hayan sido identificados ni habidos los culpables.

CONSIDERANDO: Que de las diligencias practicadas se desprende que se ha cometido un delito, sin que pueda acusarse de él a determinada persona por lo que es pertinente el sobreseimiento provisional de la presente, a tenor de lo dispuesto en el párrafo 2º del artículo 723 del Código de Justicia Militar.

Por todo lo expuesto.--

FUERA V.E. acordar el sobreseimiento provisional de estas actuaciones de conformidad con el precepto legal citado, y caso de que así lo acordaré, ordene vuelvan los autos a su Instructor para cumplimiento, de lo prevenido en el artículo 725 y 726 del citado Cuerpo legal.- V.E., no obstante resolveré.- Barcelona, a 21 de Octubre de 1.946.- Excmo. Sr.- EL AUDITOR DE GUERRA, firmado y rubricado: G. Zerranz.- Hay un sello en tinta negra que dice : AUDITORIA DE GUERRA - 4ª REGION MILITAR - SECCIÓN DICTAMENES.-

Y AL FOLIO Nº 135 DECRETO DEL EXCMO. SR. CAPITAN GENERAL, QUE LITERALMENTE COPIADO, DICE ASI : Sección 5ª - A.- Num.68.972.- S/O 34.852.- Barcelona, 24 de Octubre de 1.946.- De conformidad con el precedente Dictamen y por sus propios fundamentos, acuerdo el SOBRESSEIMIENTO provisional de las actuaciones instruidas con motivo de la caída al río Ter de la máquina y dos coches de un tren especial de la línea de ferrocarril de Gerona a Olot el día 19 de Mayo 1946. Pasen los autos al Juzgado Militar Especial de Accidentes Ferroviarios en esta Plaza, para notificación, cumplimiento del artículo 725 y 726 del Código de Justicia Militar y demás trámites.- EL CAPITAN GENERAL, rubricado.- Hay un sello en tinta negra que dice : CAPITANIA GENERAL DE LA 4ª REGION.- SECRETARIA DE JUSTICIA.-

Y para que conste y a los efectos oportunos, expido el presente, en la Plaza de Barcelona a los veintiseis días del mes de Octubre del año mil novecientos cuarenta y seis.

Yo Sr.
EL CORONEL JUEZ INSTRUCTOR



Juan Virals

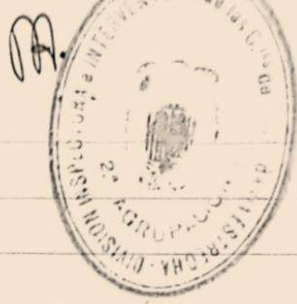
-penados-

Tengo el honor de acusar recibido a V.S. de su atento escrito nº 207/46, acompañando testimonio de Sobreseimiento relativo a los liberados ISIDRO VICENS CUBARSI y MARIN ANTON DO MINCH, en mérito de S.O. nº 34.852, que les instruyó ese Juzgado de su digno cargo. Dios guarde a V.S. muchos años.
Barcelona, 19 Noviembre 1.946

Dr. Juez del Juzgado Especial de Actos FF. CC. - F L A E - A

ANNEX III

Visto el 3/5/46
El Int. de R. de G.
A. de S. M.



Jaime Martí domiciliado en
Olot Calle Fullera 34 consiémario
de la expedición PB N 15239 de
Hospitalet de St. Pereat compuesta de
caja y varilla punturas de peso 143 kg
reclama 510 pto. importe de 2 volú
blancos en pasta A de 10 kg, cada
uno y de 28 kg puntura metálica
en 15 que han faltado a la llegada
segun se acredita en acta de falta
levantada en esta Estacion hoy fecha
Olot 11 Mayo 1946

Jaime Martí

COMPANIA DEL FERROCARRIL
DE
OLOT A GERONA

MOVIMIENTO

Núm. 151.

Exp. N.º

Excmo Sr.

Para su superior conocimiento
Comunico a V. E. que a las
15:20 horas quedo la via expedi-
ta, quedando restablecido el ser-
vicio normal de trenes a par-
tir de mañana.

Dios guarde a V. E. muchos
años

Gerona 19 mayo 1946.

El Jefe Movimiento

Excmo Sr. Gobernador Civil de la Provincia
Gerona

Plànol del traçat del tren d'Olot al seu pas per Bescanó.

Inclou el Pas del Gegant a l'Illa de la Pilastra on es va produir el descarrilament. Font: Arxiu Històric de Girona



COMPANIA DEL FERROCARRIL
DE
OLOT A GERONA
MOVIMIENTO

Núm. 148

Exp. N.º

Excmo Sr.

Para su superior y debida conocimiento, comunique a V.E. que en el Km 6, el tren especial de viajeros salido de esta para Las Planas, a las 5'50, compuesto con 12 unidades y máquina, ha sufrido un descarrilo, precipitándose al rio la máquina y el furgón, quedando sumerjidos en el agua; dos coches han quedado colgando, no habiendo desgracias personales, salvo algun conrusionado, ignorando las causas que han motivado el accidente.

Dios guarde a V.E. muchos años.
Gerona, a 19 de Mayo de 1.946
EL JEFE DE MOVIMIENTO



Excmo, Sr, Gobernador Civil de la Provincia

CIUDAD

ANNEX IV

Entrevista a en Pep Fargas

Pep Fargas Valero, Barcelona 1954, és gestor i activista cultural. Ha estat regidor de cultura d'Olot i ha col·laborat escrivint articles en la premsa local. A més dels 5 còmics de la col·lecció El Gamarús, dels quals és autor del guió i del text, ha publicat el llibre "*Històries recents de la Cultura a Olot*". Olot: ERC, 2019. (Històries d'Olot; 2).

Què és la col·lecció el Gamarús?

La col·lecció de còmics "El Gamarús" que edita l'ajuntament d'Olot, vol apropar la història d'Olot i la Garrotxa als lectors, especialment als adolescents. De fet, són còmics-llibres, perquè intercalen una pàgina de text i una de còmic, de manera que la narració es pot seguir indistintament només llegint el còmic o només llegint el text.

Es tracta de petites novel·les històriques amb una voluntat clarament divulgativa. Així, el text inclou un glossari de termes que expliquen amb més detall paraules o conceptes que necessitin un aprofundiment.

Quina és l'estratègia per apropar la història als adolescents?

Per fer-ho busquem algun fet rellevant de la història que ens serveix com a escenari real d'un guió fictici però versemblant i que tingui un interès especial, ja sigui per la intriga, o per la comicitat i simpatia d'algun personatge . Fins avui s'han publicat 5 llibres de la col·lecció:

El Misteri de Sant Esteve, ambientat en la Guerra Civil Espanyola i la salvaguarda dels fons dels Museus d'Art de Catalunya a Olot.

La cabana d'en Marunys que explica la reconstrucció de la Vila d'Olot després dels terratrèmols de 1426-1427 i la lluita dels olotins per sortir de la dominació del senyor feudal.

L'Orde de l'Escorpí, on una societat secreta promou sabotatges contra l'invasor en la Guerra del Francès.

Una bomba a la corbata, situat a finals del segle XIX principis del XX quan Olot és una ciutat industrial, agitada per un important moviment obrerista.

El secret del bufador, com a moltes altres ciutats d'Europa, el 1650 la ciutat pateix una greu epidèmia de pesta bubònica que provoca la mort d'una tercera part de la població.

Ara estem preparant el sisè llibre, anunciat des de fa molts anys, sobre el **Tren d'Olot-Girona** i la importància que va tenir per les comunicacions i el desenvolupament social i econòmic de la comarca durant la primera part del segle XX.

Com es prepara el guió?

En tots els llibres és molt important el procés de documentació previ perquè allò que és pretén és desvetllar l'interès per la història i, per tant, tot i que la trama pugui ser fictícia l'ambientació ha de ser del tot real. Per això ens cal consultar les fonts més adequades per a cada una de les històries. Fer una petita investigació, buscar fons bibliogràfics i documentals que puguin aportar informació sobre els fets o el moment històric que volem explicar i, finalment, contrastar el guió amb els assessors històrics per tal de donar-hi versemblança.

Com es concretarà el guió en el cas del tren Olot-Girona?

El tren Olot-Girona va ser un element fonamental per la mobilitat de persones i mercaderies entre les dues ciutats i les comarques del Gironès, la Selva i la Garrotxa, que va resultar definitiu en el desenvolupament econòmic d'aquest territori entre el 1911 i el 1969 que es suprimeix el servei. És, per tant, una història de 58 anys que, evidentment, resulta massa extensa per concretar-la amb un guió que tingui una certa intriga.

La investigació prèvia ha posat en relleu un descarrilament que va patir el tren el 19 de maig de 1946 el qual, oficialment, es va considerar un accident però que la memòria popular ho relata com un sabotatge, probablement atribuïble al maquis. Aquesta circumstància obre un ventall de possibilitats per confegir un guió amb prou intriga, alhora que ens permetria posar en relleu la lluita antifranquista que, els anys de la postguerra, va ser sistemàticament silenciada pel règim feixista.

És per això que necessito documentar de la manera més fiable possible aquest fet.

GUIÓ. TÍTOL PROVISIONAL: EL TREN D'OLOT

(DOCUMENT PROVISIONAL de treball)

TEXT I STORY BOARD PEP FARGAS

IL·LUSTRACIÓ ALBERT CARRILLO

Versió 2

CAPÍTOL 1 – El primer dia de l'aprenent.

Guió: matí del 14 d'abril de 1943, en Tomás Creus, un noi de 14 anys que viu a Olot, comença a treballar a la *Compañía del Ferrocarril de Olot a Gerona*. A 2/4 de 5 del matí, encara fosc, el seu tiet que hi treballa des d'abans de la guerra l'acompanya fins a l'estació i de camí van parlant d'alguns dels càrrecs dels ferroviaris.

Cap d'estació, maquinista, cap de tren, revisor, factor, fogoner, guardafrens, motorista.. i aprenent que és el que serà, a partir d'avui en Tomás.

Al Cafè de l'Estació (just al final del Passeig de Barcelona hi ha fotografies) hi ha una gran animació del personal abans d'entrar a treballar. El primer tren cap a Girona surt a les 5:40 del matí, a l'estació també hi ha algun passatger que no vol fer tard: soldats que baixen a Girona, obrers de la Burés d'Anglès, dones que volen anar al mercat d'Amer.

CAPÍTOL 2 – L'escombra perduda

Guió: gener del 1946. En Tomás ha anat progressant com a ferroviari. Com que sap escriure a màquina, d'aprenent ha passat a factor, una mena d'oficinista que també ven bitllets, atén el públic, les reclamacions... Avui és a la taquilla venent bitllets, en Santonegro (tipus de botiga) està molt enfadat perquè sembla que s'han perdut uns paquets d'escombres que l'hi havien d'arribar des del Born de Barcelona. Hi ha una cua important de viatgers que volen comprar el bitllet pel tren de les 13:50 però no hi ha manera de desencallar la reclamació. Hi ha com un petit motí perquè la gent s'impacienta. Finalment, el Cap d'Estació surt del seu despatx i fa passar en Santonegro per tal que tramiti la reclamació per escrit. En Tomàs n'està una mica tip de la feina d'oficina, així és que, acabat de vendre els bitllets i quan el tren ja és fora, va a parlar amb el Cap d'Estació i li demana per formar part del personal que va en el tren. En parlen, el cap li diu que és millor la feina d'oficina que anar amb el tren, sempre ple de fum.. fred a l'hivern, calor a l'estiu, ara amunt, ara avall... Però en Tomàs està decidit, la feina a l'oficina l'avorreix!

CAPÍTOL 3 – El guardafrens

En Tomàs està content i el seu tiet també. Avui és el primer dia que treballa de guardafrens, al tren de les 12 fins a Sant Esteve d'en Bas, és un tren molt curt que només funciona els dilluns, dia de mercat a Olot, i l'itinerari és totalment pla, és a dir, el guardafrens hi té poca feina. Per això l'han destinat a aquest servei per començar a acostumar-se a allò que ha de fer un guardafrens. El seu tiet el mira orgullós com marxa en el vagó de cua del tren, i parlen amb nostàlgia del pare d'en Tomàs, exiliat a França des de després de la guerra. En Tomàs fa broma amb el volant del fre, com si fos un timó d'un vaixell pirata. Això és el que volia, poder fer volar la imaginació travessant paisatges. Qualsevol s'està en una oficina tancat tot el dia. De cop, quan està més entusiasmat amb els seus somnis sent el xiulet insistent del maquinista demanat frens: han arribat al baixador de Codella. Dona voltes al volant i se sent poderós sentint els xerricar de ferros del frenar del tren.

CAPITOL 4.- Obrint les orelles

Al tren de bon matí que surt d'Olot a les 5:40 del dimecres 15 de maig, és ple de gom a gom. Mig vagó de darrere l'ocupen uns quants soldats, mig adormits que van a Girona. A Sant Feliu de Pallerols i Les Planes, pugen alguns pagesos carregats amb cistells pel mercat d'Amer. Porten de tot, verdures de l'hort, però també gallines, ànecs i conills que fan un bon escàndol. Als treballadors de la Borés que venen des d'Olot s'hi afegeixen companys que pugen en altres estacions. Els soldats es queixen perquè el diumenge hauran de tornar a Olot custodiant un tren especial carregat de municions, les queixes no passen desapercebudes per alguns dels passatgers..

En Tomàs també ha sentit les queixes dels soldats i a Anglès ha vist com els treballadors, en baixar del tren, han fet un silenci estrany.. Quan ja marxava el tren de l'estació ha vist com un dels treballadors parlava amb un pagès.

En un mas de Bescanó, un maqui, transmet informació per la ràdio a Toulouse: "a la Burés han descobert que diumenge pujarà un tren de municions cap a Olot, esperem instruccions però estem preparats per l'operatiu i amb ganes d'acció..."

CAPÍTOL 5.- Preparant l'aplec

Interior d'un pis de la Rambla de Girona. A la paret, una creu, una foto d'en Franco, un pendó amb l'escut del GEiEG, un dibuix modernista i algunes fotografies de muntanya i d'altres esports. Al voltant d'una taula, presidida per un capellà, seuen 4 socis de la junta. Parlen de l'aplec a Sant Pelegrí de Cogolls, i el programa previst: Agafar el tren a primera hora, arribar a les Planes d'Hostoles, pujada a Sant Pelegrí, Missa, sortint sardanes, dinar.. estirada de corda, carreres de sacs,.. més sardanes.. i tornar cap a les 5 de la tarda. Un dels reunits explica que han fet un tren especial pel GE i EG però que potser no podrà sortir tant aviat perquè, a l'estació del tren Olot-Girona, li han dit que hi ha un altre tren especial amb prioritat absoluta. Està indignat!

Prop del Castell de Montjuic, a Girona, una dona està estenent la bugada a la porta d'una barraca construïda a l'empара del mur de la Torre de Sant Joan. El grup de maquis van entrant, un a un, cap a dins de la construcció precària. A la paret del fons una xapa tapa un forat per on van passant els quatre activistes a una estança on guarden algunes

armes i municions. Un d'ells, el de la ràdio explica que ha rebut instruccions des de Toulouse per fer descarrilar el tren. Algunes reticències per posar en perill la vida del maquinista i el personal civil del tren. A Toulouse diuen que hi ha una visita d'inspectors de la ONU i que han de veure que la resistència anti-franquista és activa. Parlen de com faran l'operatiu i per on es podran escapar en cas d'emergència.

CAPÍTOL 6.-

De nit el grup de Maquis del Gironès s'acosten al Pas del Gegant, travessen el Ter per sobre la resclosa, esperen el pas de la vagoneta de vigilància i, ràpidament i com si ho haguessin fet sempre descargolen la via. Fent palanca la desvien direcció al riu. Marxen corrents i satisfets..

A la mateixa hora, en un bar del barri xino de Girona, no hi ha manera de fer fora un parell de militars, Van molt beguts i la mestressa els acompanya cap a la porta. Marxen pel carrer agafats i fent esses.. cap a la pensió. Finalment cauen a sobre el llit, sense treure's ni la gorra.

A primera hora del matí, a l'estació de Girona, el tren militar és a punt de sortir però el capità que comanda l'expedició no arriba. El sergent està impacient. Un parell de soldats dins de cada furgó s'avorreixen d'esperar i es queixen perquè és diumenge i no els han donat permís. Quina manera de perdre el temps! El sergent demana al cap d'estació que el deixi trucar per telèfon, ho prova.. no funciona. El capità segueix dormint la mona.. el telèfon sona però no el sent..

Els excursionistes del GEiEG també estan a punt. Ja els van avisar que haurien d'esperar que abans del seu tren especial a Cogolls n'hi havia un altre de màxima prioritat. Tothom espera. Hi ha un petit grup d'excursionistes que també fa tard, però finalment arriben abans que el capità de la ressaca. El pesat del GEiEG insisteix que ja n'hi ha prou d'esperar, per més que siguin militars ells van amb el bisbe. Finalment, el Cap d'Estació, decideix donar la sortida al tren dels excursionistes, abans que el dels militars.

CAPÍTOL 7.- Accident

Dalt del tren tots canten, fan bromes, .. la majoria dels excursionistes han ocupat els vagons del darrera per evitar el fum de la màquina. Un grup de noies se'n riuen d'unes altres que porten vestits blancs, arribaran a Cogolls amb el vestit negre!! En un compartiment dels de més endavant hi van un grup de capellans. Els més joves, seminaristes, canten cançons religioses a tot pulmó.

El tren passa per la Pilastra, un pas estret on la via passa entre la carretera i el riu, quasi penjada sobre l'aigua. De sobte a en Margó, el maquinista, un home d'uns 50 anys amb un gran mostatxo, li sembla veure un perill a la via, afina la vista. Al seu costat en Pons, el fogoner, ho veu molt clar: La via està tallada!! Margó, demana frens que no hi serem a temps!!! El maquinista fa sonar el xiulet amb insistència. Al furgó de darrere en Bosch, el guardafrens s'estranya. Com?? Per què demana frens en Margó? Encara falta un bon tros fins a l'estació de Bescanó. Mira per la finestra i, entre el fum li sembla veure la via tallada.

Fa girar el volant amb tota la pressa i la força que pot!! El tren fa molta fressa i les rodes treuen guspines en fregar sobre les vies. La frenada és brutal. Dins del tren uns van contra els altres, cops, crits,...

La màquina, el furgó i el primer vagó han caigut al riu.. (fotos, n'hi ha un munt). El maquinista i el fogoner han pogut saltar del tren abans d'arribar a l'aigua.. al primer vagó hi anaven pocs passatgers, que també han pogut saltar a temps, amb la frenada les portes s'han obert i han fet més fàcil la sortida.

Els passatgers van sortint del tren, poc a poc.. Alguns contusionats s'ajuden els uns als altres. Des de l'estació de Bescanó, on estaven esperant el tren per fer un canvi de maquinista i fogoner, han sentit els xiulets i s'han adonat de l'accident. Parlen per telèfon amb l'estació de Girona per demanar auxili. El telèfon no va gaire bé: Envieu moltes ambulàncies!! Hi anaven 300 persones, hi poden haver molts ferits!! El cap d'estació de Bescanó agafa la bici per acostar-s'hi, arriba abans que les ambulàncies. Es troba un excursionista curant una ferida que s'ha fet el guardafrens, la gent una mica atordida, algun capellà resant.. i el pesat del GEiEG que crida, molt esverat, perquè dins del furgó hi anaven quasi totes les motxilles. Hi ha totes les coses de valor i els diners de la col·lecta i la màquina de fotografia d'en Masó!! L'Enric Gilabert, el millor nedador del GEiEG és llença a l'aigua per rescatar la motxilla amb la col·lecta, i la màquina.. L'aigua ha quedat ben tèrbola pel fang aixecat i l'oli de la màquina i el carbó... L'Enric torna a sortir: Ajudeu-me hi ha un home sota l'aigua... es submergeix de nou i surt estirant en Pere Gibert inconscient. És en Pere!! Se'l endú l'ambulància

CAPITOL 8.- Post accident

A la barraca de Montjuic es tornen a trobar el grup de maquis, Però que ha passat, on ha fallat la informació? Hagués pogut ser una massacre! A més els diaris no en diran res!

En una terrassa d'un cafè un parell d'homes llegint el diari. Què un accident?? 300 excursionistes, valguem Deu! I només un ferit, sembla mentida.

A l'església un capellà des de dalt de la trona: I només un ferit, la Divina Providència ens ha salvat, ha estat un miracle que hem d'agrair a la Mare de Deu dels Àngels. Per això la setmana vinent farem una romeria fins els santuari i hi portarem un exvot en mostra d'agraïment.

En el despatx del Governador. Foto d'en Franco, d'en José Antonio, banderes d'Espanya i de la Falange. Un guàrdia civil està encriptant el missatge a la màquina d'escriure.. que dicta el governador. "... en el quilometro 6,430 metros el tren ha sufrido un descarrilamiento, sin duda, a causa de un sabotaje.. "

En una masia de Montfullà, un operatiu amb molts guàrdia civils per la detenció de l'Isidre Vicens, que no ofereix resistència. Però si jo m'estava a casa pintant...

Excursió dels del GE i EG al santuari dels Àngels amb el bisbe Cartanyà (hi ha la foto)

Passat uns mesos, al cafè de l'estació cap al tard, hi ha celebració dels guardafrens: en Bosch a rebut 600 pts. com a gratificació per haver evitat la caiguda de tot el tren al riu. Torna a llegir en veu alta la nota de la companyia, tots els companys se senten orgullosos com si ells també haguessin frenat el tren.

El tiet i en Tomàs marxen del cafè i de retorn a casa. En Tomàs comença a lligar caps i ho comenta amb el tiet que li recomana silenci, frena! Frena! No pensis més!! Saber frenar a temps és un gran virtut!!

CAPÍTOLS

CAPÍTOL 0 – INTRODUCCIÓ –

Durant quasi 60 anys del segle XX Olot va tenir un tren que unia la ciutat amb Girona. El mes de novembre de 1911, 14 anys després de la inauguració del primer tram entre Salt i Amer, va quedar acabat tot l'itinerari amb 21 estacions que, a més de comunicar Olot amb la capital gironina, també va representar el principal mitjà de transport de les comarques del Gironès, la Selva i la Garrotxa.

Els primers anys van ser difícils. Els impulsors del projecte van obtenir els permisos per començar les obres de construcció l'any 1883, però **la concessió** va anar passant per diverses empreses fins que l'anglesa *The Olot & Gerona Railway Company Limited* va ser la principal constructora. Aquesta empresa, el 1909, va passar **l'exploració de la línia** a la *Compañía del ferrocarril de Olot a Gerona* que es va anar inaugurant per trams: de Salt a Amer, de Girona a Salt, d'Amer a les Planes d'Hostoles, fins a Sant Feliu de Pallerols i finalment el 1911 fins a Sant Esteve d'en Bas i Olot.

Fins l'últim viatge el 1969, el tren d'Olot va viure els 60 anys més intensos de la història que en alguns casos el van afectar greument, com les **dues Guerres Mundials, el crack econòmic del 29** i especialment la **Guerra Civil**. L'any 1939 l'exercit republicà, per facilitar la retirada de les tropes cap a França i impedir l'avançament de l'exercit franquista, va destruir nou ponts i alguns vagons.

Passada la guerra civil i recuperat el servei, el tren va esdevenir el millor sistema de transportar persones i mercaderies entre Olot i Girona. El 1943, una mitjana de 2000 persones l'agafaven cada dia per anar a mercat als pobles veïns, al metge, a visitar familiars i amics, per anar a l'escola i tot allò que us pugueu imaginar. A més dels **trens regulars** se'n feien molts d'especials, per anar a les festes majors, a fires o a excursions. El 19 de maig de 1946 un d'aquest trens especials, que portava uns 300 excursionistes a l'aplec de Sant Pelegrí de Cogolls, va descarrilar en el Pas del Gegant, prop de Bescanó. La màquina, el furgó i part del primer vagó van anar a parar al riu Ter. Segons la versió oficial que va publicar la premsa de l'època va ser un accident, fins i tot un miracle perquè només hi va haver un ferit greu i alguns de lleus. Molta gent però sabia, tot i que no ho podien dir públicament, que havia estat un sabotatge dels **maquis**, els guerrillers antifranquistes, que després de la guerra van continuar durant molts anys combatent contra el règim feixista des de la clandestinitat. Per què els maquis, que sempre van evitar atemptats contra la població civil, van provocar un accident en un tren carregat de persones? Avui encara és una incògnita, però aquest còmic apunta una possible explicació que descobrireu si el continueu llegint.

CAPÍTOL 1 – El primer dia de l’aprenent.

La primavera del 1943 era freda. Feia quatre anys que s’havia acabat la guerra civil a Espanya i la Guerra Mundial ja s’havia estès arreu del món. Els bombardejos eren continus sobre ciutats, ports i instal·lacions. A Olot la dictadura franquista havia imposat la cartilla de racionament i la misèria s’acarnissava especialment amb les famílies dels perdedors de la guerra. Treballs durs i mal pagats. L’octubre de l’any 40, un aiguat se’n va endur riu avall algunes fàbriques que havien superat la guerra.

El tren d’Olot s’havia convertit en el principal mitjà de transport entre Olot i Girona. Les comunicacions amb autobús resultaven escasses pel mal estat de la carretera i per la manca de combustible. Així és que molta gent el feia servir el tren pels desplaçaments del seu dia a dia a més de les fàbriques que l’usaven com el seu transport preferent.

Treballar a la Companyia del Ferrocarril Olot – Girona era, doncs, una feina assegurada. En Tomàs Creus, un noi de 14 anys del barri de Sant Miquel d’Olot està content de començar a treballar de ferroviari, com el seu tiet Ricard que hi treballa des d’abans de la guerra.

A 2/4 de 5 del matí, encara fosc, tots dos van parlant de camí cap a l’estació d’Olot.

- Estàs nerviós Tomàs?. No ho has d’estar gens, eh? Ja veuràs que tots son molt bona gent.
- Mmmnh, però cada dia ens haurem d’aixecar a aquesta hora? – protesta en Tomàs badallant – hauré d’anar a dormir com les gallines.
- Va, no protestis que tens sort de treballar, ah! i amb una feina segura i amb futur!
- Home, l’aprenent és l’ase dels cops..
- Sí, però si no et queixes i fas tot el que et diguin, aviat començaràs a progressar. Allò més important és ser educat i creient.

Han anat passant pel carrer major, per davant de San Esteve, carrer Sant Rafel avall fins al Parque. D’aquí fins a l’estació el camí segueix pel costat de la carretera, ben proveïda amb una renglera de plàtans a cada costat, passant per davant de les magnífiques torres: Can Malagrida, o Can Pons i Tusquets.

- No sé perquè van fer l’estació tan lluny! – rondina en Tomàs.
- Estàs molt rondinaire Tomàs, sembla que no vulguis treballar!
- Ei! No digueu això tiet! Ja sabeu que no hi ha cosa que m’agradi més que poder portar un jornal a casa. La pobre mare se’n fa un fart de treballar.

Acabada la guerra, en Cisquet, el pare d’en Tomàs va haver de marxar a França. Havia estat un bon treballador en un taller de sants que, quan va esclatar la guerra, va ser mobilitzat per l’exercit de la república. Ell només tenia 7 anys, però recordava com si fos avui el dia que el seu pare va marxar al front i els plors de la mare. No sabia ben bé com havia anat però, per algun acte heroic al front, va ser ascendit i va acabar de tinent d’enginyers. Tant el pare com la mare van pensar que era millor fugir que arriscar-se a un quasi segur afusellament. Així que la mare es va quedar sola a Olot i feia tot tipus de feines per poder tirar endavant la família.

- Veig que et queda bé la meva granota vella – va dir-li el tiet mirant-lo a la llum d'un dels pocs fanals del passeig – el teu pare estaria molt orgullós de tu.
- Tiet em fareu posar vermell. El pare, qui sap on és? Ni sé si ho sabrà mai que té un fill ferroviari, encara que només sigui un aprenent.
- Oi tant que ho sabrà! i avui comences d'aprenent però hi ha més dies que llonganisses! Primer aprenent, després mosso, després guardaagulles, factor, guardafrens, fogoner, maquinista, cap de tren i cap d'estació. Tens una llarga carrera per davant, noi.
- Ha, ha,.. ja m'heu fet cap d'estació, vos!
-

Tot rient han arribat davant el Cafè de l'Estació. Entren la cantina que ja es ben plena. Uns quants treballadors, vestits amb una granota blava com ells, xerren animadament a la barra. En una taula del fons quatre soldats davant d'uns ansats calents no es diuen res, encara adormits. Dues dones amb un parell de cistells cada una, d'un d'ells surt un piuladissa de pollets, en un altre cistell moltes verdures, .. xerren pels descosits.

- Ei Creus, veniu cap aquí. Feu un cafè! – ha cridat un dels ferroviaris de la barra – aquest és el nou aprenent? Com et dius noi?
- Tomàs, senyor per servir-vos – contesta en Tomàs quasi quadrant-se.
- Caram, quina educació! – mig foteta el de la barra
- Va, tracteu-lo bé que sinó m'hauré de posar seriós – el defensa en Ciset
- Molt bé noi! - Intervé una de les dues dones – un home educat pot anar a tot arreu. A veure si n'apreneu! – dirigint-se als homes de la barra.
- Benvingut al tren Tomàs, ja veuràs que els ferroviaris som una mica especials però molt bona gent. Potser és perquè ens aixequem molt aviat – diu rient un que li diuen en Pons.
- No.. és pel traqueteig del tren! Ha, ha,– riu un altre – acabes ben xarbotat!
- Xarbotat no ho sé, però fumat tant que vulguis! Ja ho aniràs veient. Ha!, ha!. – Al vespre, quan arribo a casa, la dona em diu que faig olor d'arengada.

Tots riuen molt fins que un d'ells els mana la pressa.

- Va, arengada! Ha, ha, ... Afanyat que el tren ha de sortir a $\frac{3}{4}$ de 6 en punt! I surten tots cap a l'estació.

CAPÍTOL 2 – L'escombria perduda

Poc a poc en Tomàs havia anat progressant com a ferroviari. Després d'un any d'aprenent, ajudant als mossos de quasi totes les estacions del recorregut entre Olot i Girona, i una estada més llarga als tallers d'Amer on també hi havia les cotxeres, s'havia fet una idea general de la feina dels treballadors del Tren d'Olot i estava content de portar un sou a casa seva.

Un matí, mentre feien el cafè al quiosc d'Amer, un company mecànic li va comentar

- Tomàs, no em vas dir que sabies escriure a màquina?

- Sí, a casa teníem una Underwood del meu pare i jo passava estones fent pràctiques.
- Doncs diuen que estan buscant un factor per a l'estació d'Olot.
- Ostres, i creus que m'hi voldrien?
- Home, jo ho provaria.. crec que fan una prova per saber qui fa més marcacions per hora.
- Ha, ha,.. és diu pulsacions per minut – rient en Tomàs – aquest vespre m'entrenaré per ser el més ràpid!
- Segur que te'n sortiràs!. Ara sí que seràs tot un senyoret!. S'haurà acabat portar granota, les mans brutes de greix, el fred del taller,.. Ja m'agradaria a mi fer de factor. Ah! I segur que cobraràs una mica més, que sempre va bé.

El cap d'estació d'Olot va estar ben content d'acompanyar en Tomàs a la Sala de Factors on, junt amb dos companys més, s'encarregaria de totes les feines administratives: recepció i expedició de les mercaderies, control de les taquilles, venda de bitllets, tràmit d'autoritzacions... en fi, semblava poca feina però de seguida va veure que no se l'acabarien.

El tiet Ricard estava orgullós d'en Tomàs però, amb la seva sornegueria habitual se'n reia una mica

- Diuen que l'oficinista és l'únic animal que es reproduïx de manera espontània! Allà on n'hi poses un, al cap de pocs mesos en necessites dos! Ha, ha...

En Tomàs li agradava molt estar a la finestreta. Hi passava tota mena de gent a comprar el bitllet. Ell jugava a endevinar el destí del comprador, segons el vestuari, l'aspecte o la carrega que portava: els soldats era fàcil, tots estaven contents de marxar de permís cap a casa; si eren homes amb cara seriosa i portaven espadenyes i gorra, ben segur que eren treballadors de les fàbriques d'Amer, d'Anglès, fins i tot algun de Bescanó; a les pageses que baixaven a mercat les delataven els cabassos; els estudiants i estudiantes carregats de llibres només venien els dilluns i es quedaven tota la setmana a Girona; els viatjants de teixits perquè portaven uns grans baguls amb les mostres; els que feien mala cara i anaven al metge...

Amb el temps va anar afinant la percepció i estava segur de no equivocar-se quasi mai, però el seu temperament era més actiu i per l'estació veia passar amb enveja els maquinistes, els fogoners, els caps de tren que tenien la sort d'anar amunt i avall.

Un dia que estava a la finestreta, després d'atendre un parell de soldats que marxaven llicenciats de fer la mili, en Cisco de Can Santonegro reclamava un paquet d'escombres que feia dies que s'havien perdut

- Ja em direu que he de fer jo ara! – deia visiblement irritat
- Doncs francament no ho sé senyor – deia en Tomàs
- Estem bons, amb tot això ja porto't més d'un mes esperant!
- Jo vaig trucar a Amer, per veure si el paquet havia arribat allà, i el factor d'expedicions em va assegurar que no hi era.
- I és clar que no hi era! ... entre uns i altres.. i les escombres perdudes!. Doncs no em moc d'aquí fins que surtin!
- Ha, ha.. – intervé un home que espera a la cua darrere en Santonegro – Així ja podeu ben dir allò que diuen els castellans "El uno por el otro y la casa sin barrer" – ha, ha!

A en Cisco no li fa cap gràcia la intervenció de l'espontani i comença una discussió

- Escolteu mestre, jo no me'n cardo de vos, eh?. Això és molt seriós!
- Caram, quin mal geni! Bé, bé.. ja us les deixaré jo les escombres home!

Una dona de pagès que s'espera a la cua, amb una mica d'impaciència, intervé per posar calma però encara ho embolica més

- Au, tranquils! A can Santonegro en venen d'escombres i cabassos, home!. Una mica cars però bons! – Volent posar pau.

Una altra dona que l'acompanya se'n adona de la planxa.

- Calla nena!! .. Que aquest home és en Cisco de can Santonegro – amb veu baixa, però ja no hi ha estat a temps.
- Què voleu dir que son cars?. Sabeu quan hi hauré perdut amb aquestes escombres que ningú sap on són? Com a mínim 20 pessetes, eh?! I encara dieu que els cabassos son cars!! – la irritació ja és absoluta
- Que vendreu bitllets pel tren d'avui o pel de demà? – demana un home des de darrere la cua
- Vinga, acabeu que això és una cua per comprar bitllets no la tertúlia del Novedades!! – un altre amb impaciència – el tren va poc a poc però no espera i surt d'aquí cinc minuts!!

En Tomàs no sap com aturar la rebel·lió de la cua ni com trobar les maleïdes escombres fins que el cap d'estació surt del seu despatx.

- A veure, Cisco passeu al meu despatx si us plau que farem la reclamació per escrit. Ja veureu que, o surten les escombres o la companyia us les pagarà.
- Gràcies! - Calmant-se – és que valen calers! Eh? I aquests encara se'n carden!

Quan en Cisco, la cua, i el tren ja han marxat en Tomàs demana per parlar amb el cap d'estació

- Em sap greu! Jo no serveixo per l'oficina.. No hi hauria alguna cosa en els trens?
- Què dius noi? Però si ets un dels millors factors que he tingut mai – diu el cap.

CAPITOL 3.- El guardafrens

A finals d'estiu de 1945 s'havia acabat la Guerra Mundial. Amb la derrota de Hitler i Mussolini, el règim franquista era l'últim reducte del feixisme. Entre els maquis, els guerrillers armats antifranquistes que havien lluitat heroicament al costat dels aliats, s'havia estès l'esperança que França, i sobretot Anglaterra, recolzarien la seva lluita per derrocar el règim feixista d'en Franco. A l'interior del país, poca gent estava la corrent de la situació. La censura sobre la informació impedia conèixer, fins i tot, l'existència del maquis que eren considerats com a delinqüents i bandolers.

El gener de 1946, la situació per a la majoria de la població a Catalunya seguia sent miserable, les cartilles de racionament eren imprescindibles per poder comprar productes de primera necessitat: pa, oli, llet.. i per moure's per camins i carreteres s'havia de portar un salconduit de les autoritats, els controls de la Guàrdia Civil, sobretot prop de les fronteres, eren freqüents.

Prop de Sant Ponç, a Girona, un parell d'homes porten un carro carregat amb cinc barrils que estira una mula. A un dels dos homes li falta un braç, es veu clarament perquè porta

la màniga de l'abric agafada amb una agulla imperdible. La mula no tira gaire, es fa fosc i fa fred.

- Va Ramon, fot-li una mica d'empenta que es fa fosc! – diu el manc
- Fa el que pot pobra *Serrana*, portem massa pes..

Uns metres més endavant, al mig del camí, una parella de guàrdies civils amb un fanal els esperen.

- Cagum l'olla!., Manco, .. ja els tenim aquí!!
- Tranquil Ramón, porto el fusell carregat i els salconduits són dels americans.

Els civils, que estaven tranquils fumant, no els fa cap gràcia haver d'aturar el carro..

- Cagum l'olla!.. ja els tenim aquí!! - diu el més gran
- *¡Alto a la Guardia Civil!!!. ¡Para el carro!!* – en castellà
- Sooo! – fa en Ramón estirant fort de les regnes i posant el fre.
- *¿A dónde van ustedes?* – apuntant les armes cap als dos homes
- Llevamos aceite a can Lluna – amb un accent encara més català que el del guàrdia.
- *¡A ver.. bájense del carro! .. ¡me enseñan los papeles y abren las botas para inspección!* – ordena el més gran amb aire de perdonavides.

En Ramón baixa del carro i s'acosta cap a la parella. En Manco passa cap a la caixa del carro amb la aparent intenció d'obrir les tapes de les botes. A dos metres de la parella, en Ramón s'entrebanca i fa caure a terra el fanal que s'apaga.

- "*¡Uy, perdón!!*" – crida en Ramón mentre cau a terra.

Queden a les fosques i una mica enlluernats per la proximitat del fanal. El que aguantava el llum s'ajup per agafar-lo i encendre'l de nou. Quan torna la llum, els dos guàrdies queden glaçats. En Manco, dret dalt del carro, està apuntant amb un màuser al cap del caporal. Ràpidament en Ramón agafa el dos fusells dels guàrdies.

- *¡Cuidaooo, cuidaooo!, que no tengamos una desgracia..* – tremolant el caporal.
- Per favor, que tots tenim família! – diu ara en català el més jove.
- És clar home!! – diu en Manco – us explicaré què farem... però tranquils que ningú prendrà mal.. Podeu anar deixant els uniformes, les capes, les mantes, les botes i el fanal aquí darrere el carro.
- Ah, i els tricorns també! – afegeix en Ramon, rient per sota el nas – Voleu que us lliguem o torneu, tot xino xano, cap al *cuarte?*

La Serrana, després del descans, sembla que ha entès que ha de córrer per marxar d'allà.

- Arri! *Serrana!!* – crida en Ramón
- Uff.. quatre barrils de dinamita i un d'oli!! Això és massa arriscat! – ho hem de dir al *Noi de l'oli* i a en *Paella*
- Sí però el *Noi* i en *Paella* faran el que els manin! - Mirant cap els guàrdies que ja queden lluny - Ha, ha.. mira com marxen. Fan riure..

Al ferrocarril, en Tomàs ha convençut al cap d'estació per poder deixar l'oficina i passar a treballar en els combois.

- Tomàs, jo crec que t'equivoques – va dir-li el cap d'estació amb resignació – tot el dia amunt i avall, fred a l'hivern, calor a l'estiu.. fum i carbonilla per tot arreu..

- Sí, ja ho sé.. però és que a l'oficina sembla que el temps passa més a poc a poc – va dir per explicar amb delicadesa que s'hi avorria enormement.

Hi havia una plaça de guardafrens perquè en Busquets, que sempre ho havia fet, havia de marxar a fer la mili. Van quedar que en Tomàs faria la seva substitució. Per començar, avui dilluns que hi havia mercat a Olot, ho provava amb un tren curt que només anava d'Olot fins a en Bas. Arribant al baixador de Codella va sentir que el maquinista li demanava frens fent sonar el xiulet.

- Vinga ara em toca actuar!! – va pensar en sentir el senyal

El guardafrens ocupava un vagó petit, però més alt que els altres, just al final del tren que tenia una petita finestreta per on es veia tot el tren. L'operador viatjava dret, o assegut en un tamboret alt, davant del volant que activava el fre.

En Tomàs va girar amb força el volant i el tren, amb un xerricar escandalós va frenar, però .. una mica abans d'arribar a l'andana. Els passatges que ocupaven l'últim vagó es van queixar.

- Caram, haurem de portar una escala per baixar!!
- Disculpeu, disculpeu – deia en Tomàs – és el meu primer dia!

El maquinista, arribant a en Bas li va dir que, per ser el primer dia, ho havia fet molt bé. Que trobar el punt just del fre era molt i molt difícil però que ja ho aniria trobant.

I així, poc a poc, com el mateix tren, en Tomàs va convertir-se en un guardafrens. Travessant els paisatges, s'imaginava com el timoner d'un veler que navegava entre muntanyes i rius, encara que el fum sovint de li posava als ulls i a l'hivern feia un fred que pelava i a l'estiu arribava a casa ben suat.

CAPITOL 4.- Obrint les orelles

Dimecres, 15 de maig. A 2/4 de 6 del matí clareja a l'estació d'Olot. El tren ha de sortir d'aquí deu minuts i els passatgers van ocupant els vagons de la cua que ja són plens de gom a gom. Els primers en pujar han estat una dotzena de soldats, que han ocupat els dos bancs del darrere. Estan més adormits que desperts i, tot i quedar encarats, no es diuen res. En canvi, en el compartiment següent dues senyores no paren de xerrar. Al seu costat un capellà llegeix, mig adormit, un petit missal. La resta són plens d'un públic molt variat: una parella gran que van a Girona a cal notari, segons han fet saber a una de les senyores xerraires just abans de pujar. Un home que s'ajuda amb un bastó que porta un parell de quadres de paisatges. Una noia jove i el seu pare, vestits molt elegants, que van a Barcelona per una prova de cant al Conservatori del Liceu.

- Amàlia, no parlis i tapat la boca amb el mocador!!. Només faltaria que amb el fum t'agafés una rodija!!

Una parella d'excursionistes amb motxilles que semblen molt enamorats; una dona molt gran que acompanya cinc vailets, cada un amb un farcell, cap a casa l'altra padrina perquè ella ja no pot criar-los més.

- Tinc massa dolor a les cames, fill – ha dit a en Jordà, el revisor, que els ha ajudat a seure a ella i a la mainada - A veure si ella se'n podrà fer càrrec, pobrets sense pare ni mare..

La locomotora fa estona que treu molt de fum blanc del vapor per entre les rodes i un petit fum negre per la xemeneia. En Sucarrats, el fogoner, va mantenint el foc incorporant palades de carbó i controlant els manòmetres de la pressió de la caldera. En Codina, el maquinista, avisa al revisor que tot està llest.

- Vinga! Som-hi!

En Jordà, penjat a l'estrep de fora de l'últim vagó, fa sonar el xiulet. Uns dotze homes, amb granotes de mecànic que estaven fumant i xerrant a l'andana s'han afanyat a pujar al vagó que els quedava més a prop. Tres d'ells han anat a seure al mateix compartiment del capellà i les dones xerraires. En Tomàs, que hi va de guardafrens, des del petit furgó darrere de tot, pot veure clarament el cap d'estació que, des de l'andana, aixeca un bandera vermella, fa sonar el xiulet i baixa la bandera. El tren fa un gran esbufegar, emet un llarg xiulet, treu més fum encara i, poc a poc, comença a marxar cap a les fonts de Sant Roc.

En Tomàs és feliç. Qualsevol s'està assegut davant d'una taula de despatx, això és una aventura cada dia. Tres minuts més tard ja arriben al baixador de Codella. En Codina demana frens i en Tomàs fa girar el volant a tota velocitat primer, i poc a poc després, per tal que el furgó i el primer vagó quedin just davant de l'andana.

- Just a la fusta!! – és felicita en Tomàs que se sent poderós de fer parar tot aquell conjunt de ferros allà on cal.

A Les Preses han pujat algunes dones amb cistells plens de verdures que van a mercat a Amer. A En Bas alguns homes amb espartenyas de pagès, que segur que també van a mercat, i un parell de mestresses amb un gran farcell que feines hi ha hagut a fer-lo passar per la porta dels vagons.

- Aquests paquets tan grans s'han de facturar! - es queixa el revisor

- Sí, home! I ho pagareu vos? – replica una de les dones – ja ens apretarem.

El tren ja és ple i sembla que no hi pugui entrar ningú més, però a l'arribar a Sant Feliu de Pallerols tota l'andana és plena de viatgers esperant. Homes i dones amb cistells plens de verdures, una pagesa que porta sis pollastres lligats de les potes, un altre que porta un parell de conills dins d'un cistell. Un home gran amb un farcell a l'esquena, un altre amb un parell de feixos de canyes, .. Finalment, tothom hi ha cabut però a Les Planes d'Hostoles han estat una bona estona aturats perquè un passatger volia pujar, tant si com no, amb sis cadires de balca. En Jordà s'ha quadrat i finalment les ha facturat al furgó de càrrega. Dins dels vagons l'animació ha anat pujant de to, els pollastres maldaven per fugir per la finestra. Les converses han anat pujant de volum per sobre la piuladissa dels pollets de dins d'unes gàbies. Al vagó de la cua, una de les dones que porta formatges en un farcell ja veu que no arribaran a mercat perquè el paquet suqueja..

- Ja m'ho pensava que no arribarien, això que els he ben embolicat amb fulles de col...

- Sí, és que no sé què fem tanta estona aquí aturats! – diu la companya

- No els podré vendre aquest formatges, mira.. ben fets malbé!! – Ei, soldats! En voleu? Abans de llençar-los que algú se'n aprofiti. – oferint-los a la tropa.

- Oh, i tant!, moltes gràcies senyora! – diu el que sembla més espavilat

Un dels soldats ha tret un tros de pa del seu *petate* i en fa trossos per poder acompanyar el formatge

- Jo que ja em veia a casa aquest diumenge! – es queixa un amb la boca plena

- Ni que ho diguis!. El diumenge és festa? Doncs fes-te fotre!
- *!Tranzporte ezpecial! !Máxima prioridazz!!* - Imitant les ordres del seu cap
- No sé que és tan important?!. Pots comptar quatre cartutxos per fer pràctiques. *iiA zuz oordenez mi capitan!*. Ha, ha, ...
- Si, ja pots riure però diumenge, a primera hora, apa, torna cap a Olot.. i la xicota esperant!! – Casum dena!!

La conversa dels soldats no ha passat desapercebuda pels treballadors de la Burés que seuen al costat del capellà que ja pesa figures. A Amer sembla que s'acabi el món, pràcticament tothom baixa del tren. La majoria van cap al firal a mercat. Alguns es queden a fer un beure al quiosc de l'estació aprofitant que la parada és llarga. S'ha de reomplir d'aigua la caldera de la locomotora. En Tomàs també va fins el quiosc a fer un cafè.

A Anglès, al baixador de la Burés, un munt d'homes amb la granota blava i moltes dones amb bata grisa baixen del tren i enfilen la porta de la fàbrica. En Tomàs se li fa estrany un pagès que espera al tombar de la porta l'arribada d'un dels treballadors que ve d'Olot. No pot sentir què diuen però pot veure que parlen una bona estona.

CAPÍTOL 5.- Preparant l'aplec

Al vespre, en un mas entre Bescanó i Sant Gregori, un home s'esmuny cap al paller. S'enfila per una escala de ferro a la paret central de la pallissa. Entre les bales de palla aparta una lona gris i apareix una ràdio. Quasi a les fosques intenta sintonitzar una freqüència..

- Fiuuu ... fiuuuu... - Em sentiu?. Aquí Florenci.. em sentiu?
- Sí Florenci! Aquí Carcher, què dius?
- Transport de pilotes, repeteixo, transport de pilotes.. 5:30 ferro G.O. Esperem instruccions..
- Ok. Florenci. Demà, igual, instruccions.

A la mateixa hora, en un pis de la Rambla de Girona està reunida la comissió organitzadora de l'aplec anual del Grup Excursionista i Esportiu Gironí, el GEiEG. Un pendó vermell amb l'escut del GEiEG brodat quasi amaga l'obligada fotografia d'en Franco que presideix la sala, al costat d'algunes fotografies de muntanya i d'altres esports. Una vintena de copes ocupen a vessar un parell de lleixes a la mateixa paret. Al voltant d'una taula seuen quatre socis de la junta i un capellà. El president porta la reunió:

- Narcís, tens el programa tancat, no?
- Oi tant, mira – llegint el programa escrit a mà - sortida de l'estació del tren d'Olot a les 5 del matí, ens fan un tren especial per a nosaltres. A 2/4 de 7, més o menys, arribada a les Planes, pujada a Sant Pelegrí, Santa Missa a les 9. Sortint de missa sardanes, després pica-pica de cortesia, una mica de llonganissa i coca, dinar.. cada ú es porta el seu... A la tarda: estirada de corda, carreres de sacs,.. més sardanes.. cant de comiat i tornada. Si Déu vol, tornarem a ser a Girona a les 5 de la tarda.

- Molt bé!!.. d'això... No tindrem problemes amb tantes sardanes? Vull dir, .. tenim autorització?
- Sí, les autoritzacions pel programa, el viatge i les sardanes les ha demanat mossèn Jaume.

Intervé mossèn Jaume

- Tot ha anat bé, gràcies a Déu. Sense objeccions del governador civil.. Només hi ha un petit detall: es veu que abans del nostre tren especial n'hi ha un altre amb prioritat absoluta.
- Però com pot ser?! – intervé un dels reunits – abans de les 5 del matí hi ha un altre tren? – Mecasum Judes!! .. Aquests fills de mala mare!.. és que ens volen putej... Perdoneu, perdoneu!
- Noi! .. Modera aquest llenguatge, eh?. Que aquest tren enlloc de a Cogolls et portarà a l'infern! – el mossèn fent el senyal de la creu.
- És que em sembla impossible que hi pugui haver algú que vulgui anar d'excursió abans de les 5 del matí!!

L'endemà a Girona, prop del Castell de Montjuic, una dona està estenent la bugada a la porta d'una barraca construïda a l'empara del mur de la Torre de Sant Joan. Un home s'acosta fins els llençols.

- Bona tarda, soc el primer?
- Manco! .. Cordons! – la dona s'ha endut un espant en veure'l aparèixer d'entre la roba estesa - No, el Noi de l'Oli ja fa estona que arribat. Passa va, que no et vegin.

El Manco aparta una planxa que es recolza sobre el mur del fons de la barraca i apareix un forat suficient per passar a l'altre costat. Una sala quadrada, d'uns quatre metres, plena de caixes de fusta, alguns bidons, armes, papers.. El Noi de l'oli, en Ramón, i en Roch estan asseguts sobre les caixes..

- Salut companys! – diu a tall de salutació
- Salut Manco!. – saluda el Noi de l'Oli amb el puny tancat - Diu en Ramón que l'altre dia vau riure una estona, eh?
- Ha, ha,... riure sí que ho vam fer.. però ens hi hem jugat la pell.. és massa arriscat. A més ara ja ens han vist. O em faig un braç de fusta o se'm coneix massa!
- Mira, ara arriben en Paella i el seu germà – observa en Ramon per un forat al mur.

Han entrat els dos que faltaven i comença la reunió. En Roch explica el missatge de la ràdio.

- A Toulouse autoritzen l'operatiu! Diuen que hi ha una visita d'inspectors de les Nacions Unides i que convé que ens vegin actius contra els feixistes.
- Així doncs, fotem el tren al riu?! Tinc ganes de moure'm! – aprova en Paella
- Sí, aquesta és la intenció. – Respon el Noi de l'Oli
- Però el maquinista i el fogoner són població civil – objecta en Ramon – sempre hem dit que no podem actuar contra la població, necessitem ser ben vistos!
- És cert! Sense els contactes no podem fer res, eh? – assegura el germà d'en Paella

- Escolteu, que no coneixeu el tren d'Olot? Que no coneixeu el personal del tren d'Olot? – pregunta en Roch – jo hi vaig treballar durant la guerra i us ben juro que tots ells corren més que el tren. Tots els ferroviaris saben pujar i baixar amb el tren en marxa!! No hem de patir, no prendrà mal ningú!
- Com i on ho fem? – pregunta el cap de l'escamot.
- Fem-ho com ho tenim estudiat, no ? – aclareix en Ramon – Sempre dèiem que el millor lloc és al Pas del Gegant, allà a la Pilastra. Com ho veus Manco?
- Sí, jo penso que és el millor lloc. Podem arribar-hi travessant el riu per la resclosa i, si cal, podem fugir cap a cal Gegant per les escales, o riu avall, o per la carretera.
- Doncs no en parlem més. Punt de trobada a l'Illa de la Pilastra – mana el Noi de l'Oli.

CAPÍTOL 6.- El Pas del Gegant

Negra nit. L'escamot del maquis de Girona travessa el Ter per sobre el passa llis de la resclosa del Pas del Gegant. Els germans Paella i El Manco porten l'escopeta en bandolera i en Ramon una corda gruixuda creuada davant del pit. El Noi de l'Oli, amb el fusell en posició d'atac, obre pas intentant veure-hi en la foscor. El brogit de l'aigua que cau de la resclosa ofega qualsevol soroll de les espartenyas dels sis homes caminant vora riu.

El punt és estratègic. Una paret vertical d'uns vint metres s'alça just a tocar de l'aigua, i s'enfila fins un replà per on circula la via del tren. Uns cinc metres més amunt, per un altre replà, hi passa la carretera amb una barana d'obra per protegir del perill de caigudes.

En Ramon, amb els peus dins de l'aigua, ha llençat la corda cap amunt i ha quedat travada a la via del tren. En Roch i El Manco han quedat fent guàrdia al peu de la corda i els altres han grimpat paret amunt. En Paella gran porta penjada a l'esquena una gran clau de creu i el seu germà una pota de cabra de més d'un metre.

- Ja ha passat la vagoneta de vigilància? – pregunta amb veu baixa el Noi de l'Oli
- Avui és diumenge! El contacte del tren diu que no hi ha vigilància de vies – respon en Ramon que marxa uns metres, via enllà, per cobrir l'operatiu.

Ràpidament els Paella, un a cada costat de la clau de creu, han descargolat un parell de travesses i, després, amb la pota de cabra han fet palanca per desplaçar una mica la via.

- Mhh!!.. Bufff!.. Ja està!. Ha estat més senzill del que em pensava
- Va marxem! – diu menant la pressa en Paella petit – no saps com m'agradaria veure el tren a l'aigua.

A la mateixa hora en un bar del barri xino de Girona la mestressa se les veu per fer fora un parell de militars.

- Vinga! Aquesta és l'última,.. *imi capitán!* - servint una copa.
- Umms.. "*a ssusshh órdenessshh*"
- *Essoo, a ssusshh órdeneshh hi, hi...*

Poc a poc, la mestressa ha anat apagant els llums fins que només queda una petita bombeta sobre la porta de sortida. Els dos homes, que tenen feines a mantenir-se drets, com atrets per la llum han anat cap al carrer. Només passar el llindar, la dona ha tancat la porta amb un forrellat.

- Buff.. quins pesats!! – mentre els veu fen esses carrer enllà cap a la pensió – em pensava que no marxarien mai!

Pocs minuts més tard el capità Ferrando i el tinent Campo, queien sobre el llit de la pensió Bertran sense treure's ni l'uniforme.

- El descans dels guerrers - va pensar el porter de la pensió sentint-los roncar..

Gairabé a la mateixa hora a l'estació de Girona del tren d'Olot, el comboi militar és a punt per marxar. Està format per la locomotora, el fogoner, tres vagons de càrrega tancats i la torreta del guardafrens. A cada furgó tres soldats custodien les caixes de fusta plenes d'armes i municions. El sergent Feliu camina nerviós per l'andana esperant l'arribada del capità Ferrando i el tinent Campo. Són les 5 i ni rastre dels oficials.. La locomotora fa estona que ha escalfat l'aigua i treu fum per tot arreu...

A la via del costat s'ha format el comboi del tren especial del GEiEG. Aquest sí que és llarg: locomotora, fogoner, furgó de càrrega, dotze vagons de viatgers i guardafrens. La caldera també fa estona que va escalfant l'aigua. El primer en arribar és el tresorer que s'instal·la en un petita taula plegable i un tamboret a l'entrada de l'andana.

Les dues locomotores, la 22 i la 23, sembla que competeixin a veure quina deixa anar més vapor. El personal dels dos combois parlen a crits d'una andana a l'altre..

- En Bagué ha de baixar una màquina que esperarà a Bescanó – explicava el fogoner del tren del GEiEG al maquinista del comboi militar.
- D'acord doncs quan ens donin sortida marxem.. no sé què esperem...

El sergent, francament preocupat pel retard, demana al Cap d'Estació per poder fer una trucada.

- Hauria de trucar per telèfon... no sé que els ha passat al capità i al tinent.

Mentrestant, han anat arribat excursionistes que han fet una cua disciplinada davant de la tauleta del tresorer. Meticulosament, els ha buscat a la llista, els ha cobrat, i un cop fet el tràmit han anat passant a deixar les motxilles al furgó i s'han acomodat, els primers en els vagons de la cua, que ben aviat han quedat plens.

- Deixeu les motxilles al furgó, si us plau no les pugeu als vagons, que sinó no hi cabrem tots!! – va controlant el tresorer – A veure quina hora és? Ja és ¼ de 6! No havia de sortir a les 5 aquest altre tren?

El sergent Feliu també mira desesperadament el rellotge. Arriba un últim grup d'excursionistes que haguessin perdut el tren si no fos pel retard.

- Ui!! Quina sort que heu tingut – observa el tresorer – si tot hagués anat a l'hora ja hauríeu fet salat!
- Em sap greu!, Em sap greu! – explica una noia del grup – el despertador no m'ha sonat i..

Al despatx del cap d'estació, el sergent Feliu continua intentant parlar amb els seus caps per telèfon i, mossèn Jaume, el tresorer i el president del GEiEG protesten pel retard..

- ¿Oiga?.. Aquí Feliu... - No va!. – *Ni teléfono, ni telégrafo, ni niño muerto!*
- Nosaltres ja ens vam avenir a esperar que sortís abans l'altre tren especial –diu mossèn Jaume amb educació – però havíem de sortir a les 5.. ara ja són 2/4 de 6. Crec que ja passa de taca d'oli, eh?

- *¡¡Capitan!! ... ¡¡Por fin!! ¡¡Aquí Feliu!! Sí, sargento Feliu, .. en Gerona, .. en el tren... estamos esperando.. sí.. A sus órdenes capitán!! – quadrant-se i penjant amb ràbia - ¡¡Estamos buenos! Mecagon déna!!*
- *Eh, oiga sargento.. modere el lenguaje – intervé el mossèn*
- *Ui, ¡perdón! ¡perdón!. Perdone mossén.. – fent el senyal de la creu.*

I amb dignitat i solemnitat, com qui firma una rendició, el sergent Feliu declara a la concurrència:

- *¡Caballeros, pasen ustedes primero! ¡La resaca puede durar entre dos y tres horas! ¡Adelante la excursión!*

CAPÍTOL 7.- Accident

Passat $\frac{3}{4}$ de 6 del matí, en Josep Amargant, cap d'estació de Girona, ha donat la sortida al tren dels excursionistes. Dalt del tren tots canten, fan bromes, .. Tots els vagons van plens, sobretot els de la cua. Només el primer vagó, just després del furgó de les motxilles, va més buit. S'hi han acomodats els de la junta, el tresorer i els que han arribat tard.

- Em sembla que algunes que van molt blanques, arribaran a les Planes amb el vestit pigallat, he, he! – amb ironia una excursionista que seu al tercer vagó.
- He, he... Mira noia, farem el que podrem.. ja rentarem tornant. Mentrestant ens fumem!... he, he..

La veritat és que el fum es cola per totes les finestres, per això moltes noies porten un mocador al coll que algunes ara ja s'han posat cap. En un compartiment del mateix vagó sis seminaristes, amb sotanes negres, canten a tot pulmó.

- *¡¡Veniiiiid y vaaamos toodos, con floores aaa poorfiia, con floores aa Mariiii que maadre nuestra es!!*

Més endarrere una colla s'està passant una bota..

- Vinga! Feu un traguinyoli que és de la bota de Sant Ferriol! – passant-la per compartir
- No, gràcies! A aquesta hora del matí?? .. quedaré ben pitoff!! – ha, ha

El tren ha passat ja l'estació de Salt fent sonar el xiulet per avisar els pocs treballadors que feinegen a l'andana. Prop de Bescanó, arribant al pas del Gegant, en Margó, el maquinista afina la vista perquè li sembla haver vist alguna cosa a la via.

- Tu, Pou, que veus allà davant? – ha dit al fogoner que és al costat.
- Ondia!! La via està tallada!! – cridant – Demana frens Margó!! Està tallada!!!

En Margó activa la palanca del fre i fa sonar el xiulet demanant frens.

- Què fa en Margó? Encara falta un bon tros per l'estació de Bescanó.. - En Bosch el guardafrens, estranyat, mira per la finestra i també veu la via tallada.
- Valga'm Déu!! La via està tallada!! – fent girar a tota velocitat el volant del fre.

El tren ha començat a frenar amb una gran xerricada de les rodes sobre la via, que treuen guspines en fregar ferro amb ferro. Dins dels vagons, tots els passatgers han sortit impulsats cap endavant. Alguns per terra, la bota ha sortit disparada tres bancs enllà, els seminaristes han quedat asseguts els uns sobre dels altres.. Cops de cap, crits, .. La frenada és brutal.. El guardafrens estira amb tota la força el volant, per ajudar la màquina a frenar... tot i això, la inèrcia és enorme i quan la locomotora arriba al tram de via desviat cau, terraplè avall, cap al riu. Tant el maquinista com el fogoner, salten amb

agilitat del tren abans de la capbussada de la màquina. La màquina, la vagoneta del carbó i el furgó de les motxilles han quedat del tot submergits sota l'aigua i el primer vagó, amb passatgers, mig colgat per l'aigua, però ha quedat aguantat per la resta de vagons que no han caigut..

Afortunadament, amb la frenada, les portes dels vagons han quedat totes obertes. Els pocs passatgers del primer vagó han pogut sortir nedant fins a la vora.

Des de l'estació de Bescanó, el cap d'estació i el personal han sentit el xiulet demanant frens.

- Què passa a la Pilastra? – i en aquell moment veu sortir una gran fumera – Valga'm Déu!! El tren ha caigut al riu!!
- Hem d'avisar les ambulàncies, és el de l'aplec de Sant Pelegrí, hi deu haver molts ferits. És ple d'excursionistes.

En el lloc de l'accident, poc a poc, han anat sortint tots els passatgers ajuntant-se els uns als altres. Per una escala molt oportuna a la paret, han pogut pujar fins a dalt, a la carretera, des d'on observen la magnitud de l'accident.

A baix a tocar l'aigua els que han sortit nedant s'assequen com poden.. El guardafrens també ha baixat fins a vora riu, porta la cara plena de sang. Amb la frenada un vidre de la finestra l'hi ha obert la cella i amb un mocador intenta parar l'hemorràgia.

- Sort que la caldera no ha explotat! – comenta amb el maquinista.
- Hem de donar gràcies a Déu i la Verge Maria que ens han salvat!! – crida mossèn Jaume des de dalt a la carretera disposat a començar una pregaria.

Els seminaristes i alguns excursionistes s'agenollen al voltant del mossèn i comencen a resar. Els de la junta que quasi tots anaven al primer vagó són els que han quedat més molls. De sobte el tresorer s'adona que les motxilles són totes sota l'aigua.

- Les motxilles!, la recaptació!!. Tota la col·lecta era a la meva motxilla!. Calculo que, pel cap baix.. deuriem ser.. 500 pessetes!! – n'hi havia per pagar la cobla de les sardanes i la coca, i la xocolata...
- Vinga, no se'n parli més, a veure si la puc treure – diu un noi que s'està assecant la camisa.

I sense pensar-s'ho dues vegades, es llença a l'aigua que ha quedat ben negra, degut a l'oli i el carbó. Tots queden muts veient com el noi es capbussa.

- Ah, aquest rai! – comenta un de la junta – és l'Enric Gilabert.. el millor nedador del GEiEG. Tranquils que trobarà la motxilla.

Al cap d'un minut torna a sortir

- Ajudeu-me! Hi ha un home!!

Torna a sortir estirant el cos d'un home, inconscient. Els de dalt de la carretera aplaudeixen espontàniament!

- És en Pere!! – crida una noia – en Pere Gibert!
- És viu?? - pregunta un altre.

El mateix Enric que ha portat el cos fins a la vora del riu l'hi agafa el braç.. i comença a fer-li maniobres de reanimació!!

- Encara té pols!!. Ràpid porteu-lo a l'ambulància.

Els homes de la Creu Roja s'emporten el ferit, amb una camilla, entre els aplaudiments de tots els passatgers que s'esperen dalt la carretera.

CAPITOL 8.- El pelegrinatge als Àngels.

A la barraca de Montjuïc hi ha mal humor entre els maquis.

- Algú em sap dir què ha passat exactament?? – crida el Noi de l'Oli.
- No ho sé, la informació que teníem era ben clara.. "El primer tren porta les municions a Olot" deien a Toulouse – contesta en Roch
- Haguéssim pogut causar una carnisseria!! Hi anaven 300 persones.. Homes, dones i criatures... si és així com ens han de veure els de les Nacions Unides.. – reflexiona en Paella amb les mans al cap – estem acabats!
- Bé, per sort no ha passat cap desgràcia – intervé en Ramón – El ferit és a l'hospital i sembla que es recupera.

A la mateixa hora a la terrassa d'un cafè un parell d'homes estan llegint el diari

- Mira què diu: "*Descarrilamiento de un tren en la línea Gerona Olot*"... "*300 excursionistas*"... "*ninguna víctima*"... "*San Pelegrin de Cogolls*"..
- Caram, quina sort que han tingut.. Però que ha estat?. Un accident? .. O un sabotatge?..
- Aquí no en diu res.. .. "*muchos de los excursionistas se trasladaron al Santuario de los Ángeles*".. Ni accident, ni sabotatge, sembla que ha estat un miracle!!

En el despatx del Governador Civil, sota les fotos d'en Franco i d'en José Antonio, una creu i banderes d'Espanya i de la Falange, el governador està dictant un telegrama pel *Ministro de la Gobernación* a un guàrdia civil que fa el que pot davant del teclat:

- "*.. en su mayoría gente modesta.. se precipitó sobre río Ter a consecuencia supuesto sabotage.. Practícanse diligencias.*"
- "*..di-li-gen-cias..* – repetint el guàrdia civil, tot picant dit a dit a la màquina d'escriure.
- "*.. Saludo a usted respetuosamente.. eccétera, eccétera..*" y lo cifra en clave sol.
- *¡A sus órdenes!* – aixecant-se i quadrant-se perquè marxa el governador.

Com de costum en aquells dies, les diligències de les que parlava el governador encaminades a trobar els autors del sabotatge, van acabar detenint l'Anton Domenech, amb antecedents policials i l'Isidre Vicenç, un antic militant de la CNT-FAI que vivia a Montfullà, a qui solien agafar com a cap d'esquila. Al cap de tres mesos d'estar tancats a la presó Model de Barcelona, tant l'un com l'altre, van ser posats en llibertat per falta de proves.

Quinze dies després del descarrilament, el diumenge 2 de juny, el GEIEG va organitzar un pelegrinatge al santuari de la Mare de Deu dels Àngels en acció de gràcies per haverlos salvat d'una mort segura. A la reunió de preparació mossèn Jaume, el consiliari del GEIEG, està eufòric

- Podrem comptar amb la presidència del reverendíssim Bisbe Cartaïà!!
- Molt bé, així hem de comptar una excursió d'unes quatre hores, més o menys, no? – pregunta el president

- Bé, el senyor bisbe s'afegirà a l'excursió a partir de la Casa de les Figues, més enllà de mig camí, perquè està molt ocupat, oi. Ho teniu tot a punt?
- Sí mossèn Jaume, hem encarregat a en Rocader, el poeta, una nova lletra dels goigs que, durant l'excursió, anirem aprenent i cantarem solemnement davant de la Mare de Déu
- Molt bé, molt bé... això agradarà molt.
- També hem encarregat un exvot on es veu tot l'accident – intervé el tresorer - espero que el tindrem acabat a temps perquè ens ha costat una picossada!!
- No ens ha de saber greu, fills meus. Tot és poc per agrair aquest miracle a la nostre Mare. M'ha dit el senyor bisbe que està pensant en enviar un relator a Roma perquè validin la intersecció divina.

.....

El servei del tren Olot- Girona va estar interromput durant dues setmanes, el temps que va costar reparar la via. Encara unes setmanes més tard, amb una gran grua, van poder treure la màquina accidentada i els vagons del riu. Durant uns mesos, a la companyia del tren es va fer córrer que havia estat un accident pel poc manteniment de la via. Però la veritat és que, malgrat que la premsa no ha va dir mai, molts viatgers i ferroviaris intuïen que darrere el descarrilament hi havia un sabotatge. Mig any més tard la companyia del tren Olot-Girona va enviar una gratificació de 600 pessetes a el guardafrens, en reconeixement del seu acte heroic que va salvar tantes vides.

Al quiosc de l'estació d'Olot, en Narcís Bosch ha convocat a tots els guardafrens per celebrar-ho

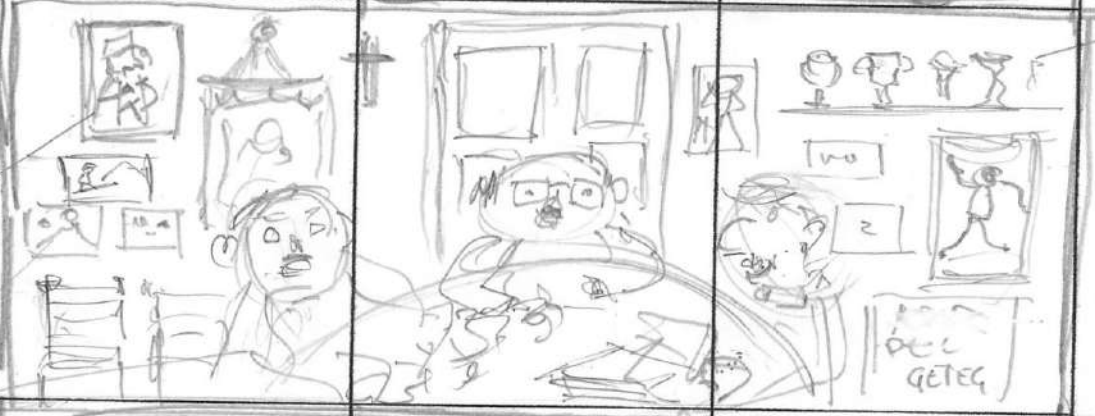
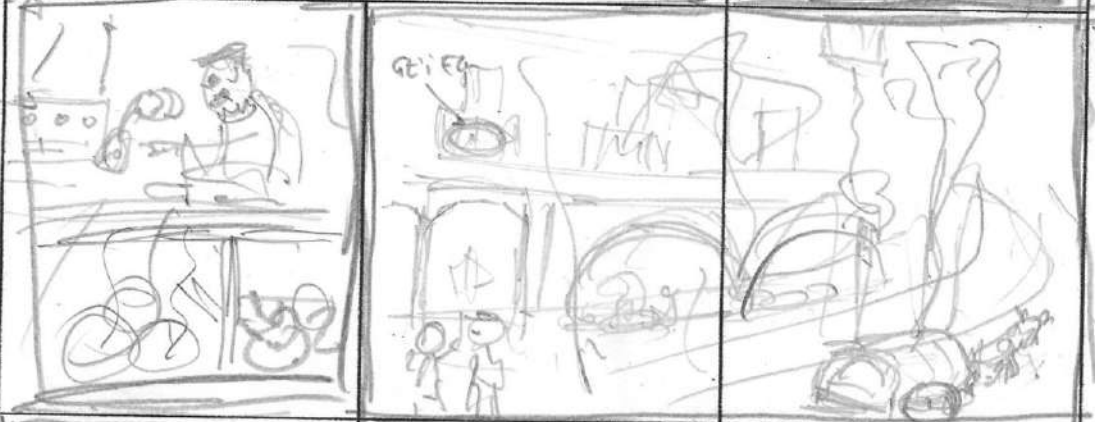
- *"..en reconocimiento a su heroico valor al activar el freno y salvar de caer al agua el resto del comboi .."* – llegeix en Narcís amb un castellà precari
- Visca!! . Sí senyor, ja era hora que es reconeixes la feina del guardafrens
- Nois, sempre ha estat important la nostra feina!! . Intervé un altre, a veure qui s'enfila en una màquina de 30 tones sense saber-la parar.
- Visca els guardafrens!! – s'hi afegeix en Tomàs

Tornant cap a casa en Tomàs ho explica al seu tiet Ricard.

- Sabeu tiet? Em sembla que cada dia ho veig més clar.
- Què és el que veus clar, Tomàs
- Això,.. doncs, .. que no va ser un accident.. dos dies abans vaig veure baixar els soldats que havien de pujar amb el primer tren del diumenge.
- I què hi té a veure això...
- I, a Anglès, vaig veure un treballador de la Burès que parlava amb un pagès sospitós..
- Què vol dir un pagès sospitós? Va, va... Tomàs, tens molta imaginació!
- Jo estic convençut que va estar un sabotatge, que anava dirigit al tren militar, però el tren dels excursionistes va passar davant de l'altre i.. va acabar al riu!
- Saps què et dic Tomàs, .. eh que ets guardafrens??. Doncs frena!! Deixa't de cabòries i frena! De vegades no convé pensar tant! Pel teu bé!

I així, seguint el savi consell del tiet, en Tomàs va deixar de pensar, que en aquell temps era una activitat molt arriscada.

FI



CIPELLA'

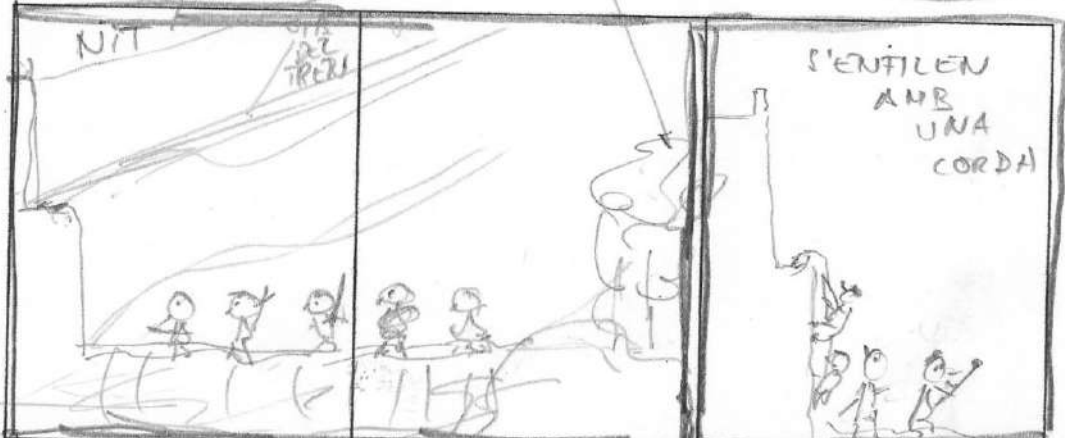
TOT HA ANTA SE
 GRACIES A
 DEU!

JLLA DE LA PILASTRA

11

CARRETERA

PIU FER
FIDA LA

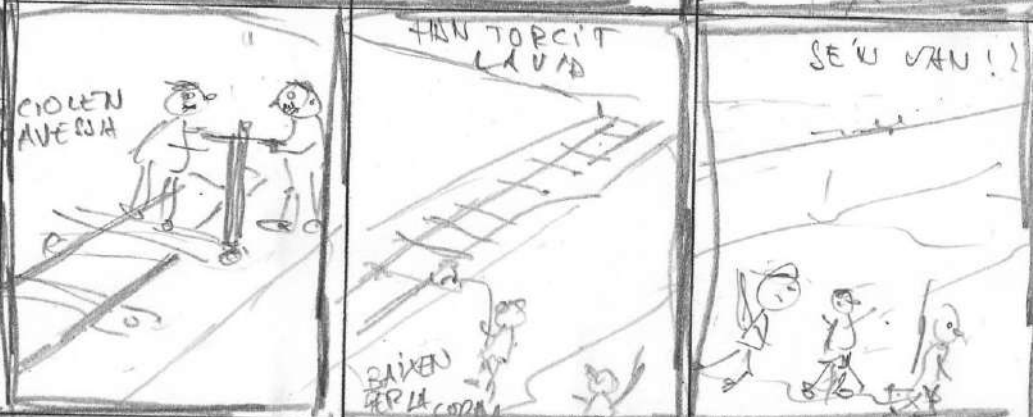


S'ENTILEN
AMB
UNA
CORDA

DESCARCIOLLEN
LA TRAVESA

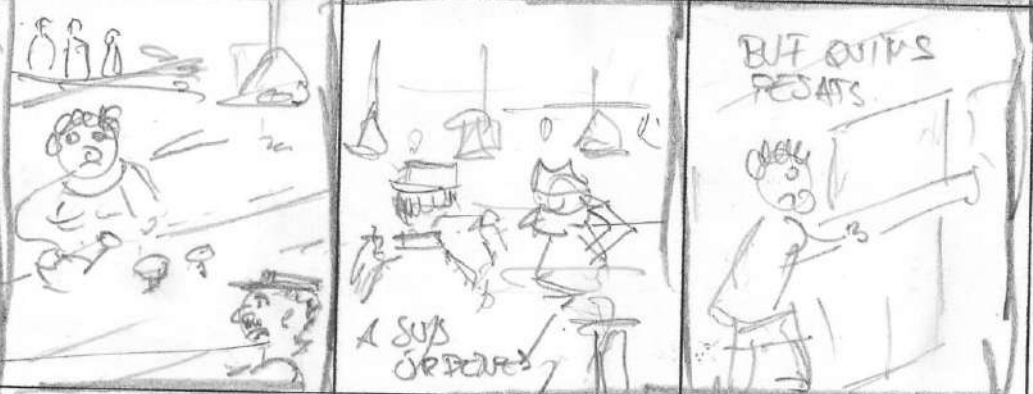
FIN TORCIT
LA VAD

SE'U VAN !!



NIT
CUBREJA
SERVINT
UNA COPA

MOLT
TORRATS

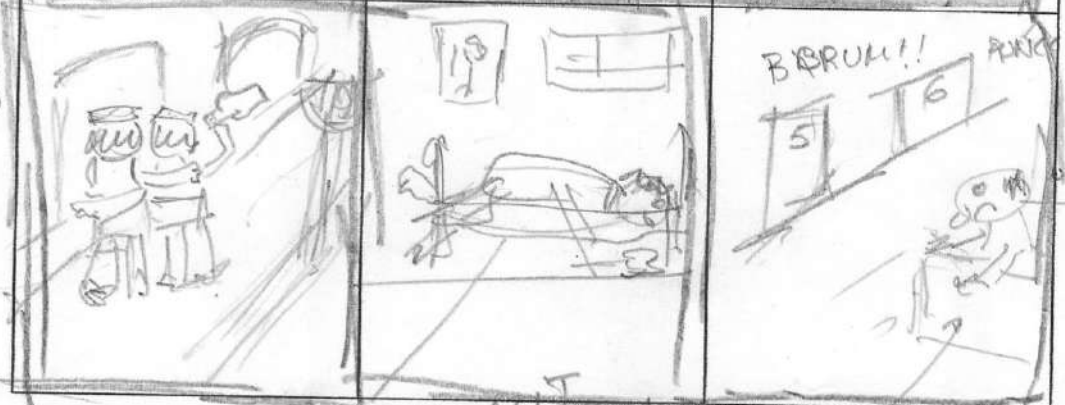


S'AGAFEN
PER NO
CAURE

CAU AL CUT
BON 100

CONSERVA
FUSIO

ET DESCAR
DES QUATREPS



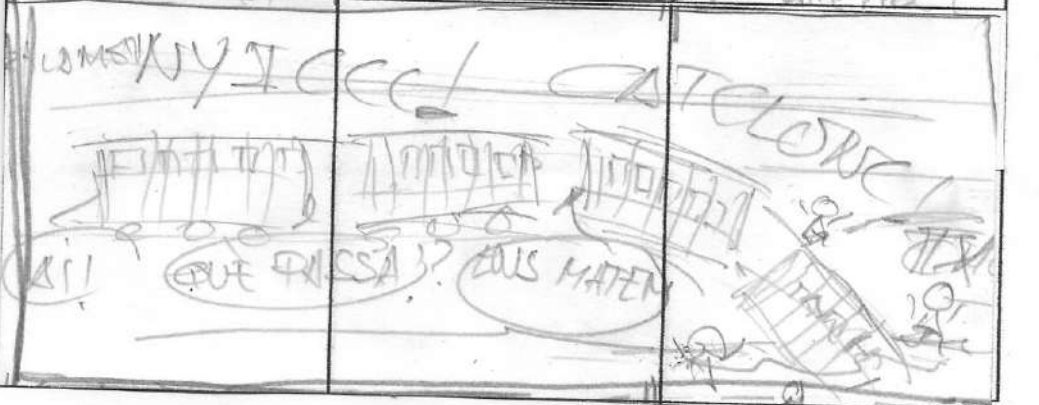


NOIES AMB MOCADOR CAP

TOTES AMB FALDILLA



! XUMBO D'AIGUA DES DE LEUNY



INTERIOR BARRACA RUIG

ATENCIÓ
ES LA MATÈRIA D
QUE S'HA PARLAT
SITUACIÓ
EN PAG. 10

NOI
DE
L'OLIV
EMPIEN



(MANS AL CAFE)
AL
MANS
QUIS

MANS CO



DOS HOMES A LA TERRA SA D'UN CAFE.

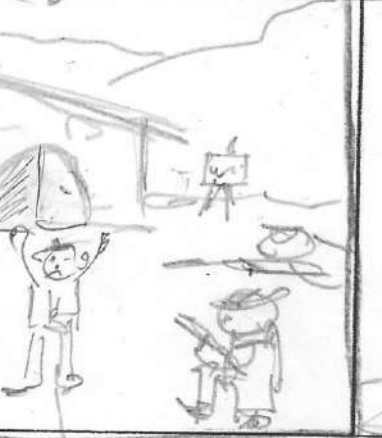
BANDERA
AQUILCHO



GUARDIA CIVIL
PISANT
A MANS

GOVERNAD

GUARDIA
CIVILS



ISIDRE
VICENS.

ANNEX V

TRANSCRIPCIÓ DE L' ENTREVISTA AL SENYOR JESUS BOHIGAS.

Document relacionat número 14 pàgina 52

Entrevistador: Bé, doncs, vam anar a l'Arxiu de Salt i vam contactar amb l'arxiver, perquè havíem vist l'article que va publicar i que vostè va respondre, allà ens va donar el seu contacte, i volíem saber si ens podia explicar aquesta història.. millor dit, el testimoni del seu parent que era el seu avi, no?

Jesús Bohigas: Sí, sí. Mira, si vols ho explico ...

E. Perfecte.

J.B. A veure, el meu avi, que era en Narcís Bosch Palahí, .. ell treballava al Tren d'Olot i ja feia molt de temps, .. ell havia participat com a enllaç sindical, doncs guardem bastanta documentació que ell ens va deixar.

El que sí que és cert és que aquesta història del descarrilament era molt viva a casa, perquè era repetidament explicada, no?

Llavors el que ell ens deia és que aquest tren es veu que es va fer per l'aplec del GEiEG, .. però aquest no era el tren que havia de passar. Havia de passar primer un tren militar.

Però per qüestions d'allò que anàvem, que si volem arribar primer perquè hem de pujar a la Salut, .. doncs es va canviar l'ordre i va passar el tren del GEiEG primer.

.....

J.B. Llavors en aquell moment el meu avi, que era mosso i feia guarda-frens o estava a l'estació, bàsicament feia molt de guarda-frens.

Doncs als trens, llavors, hi havia la màquina davant, el tender, els vagons, i a darrere hi havia el vagó de fre, que era un vagó com si fos un vagó de càrrega més petit, que agafava i frenava el tren per darrere.

J.B. O sigui, el tren, la màquina pitava i tenien una senyal de pito i ells frenaven el tren quan arribaven a les estacions.

.....

J.B. L'avi explicava que quan estaven passant per la Pilastra, abans d'arribar a la Pilastra, va sentir la màquina que li demanava frens i ell va pensar "que raro perquè encara falta una mica per l'estació de Bescanó". I com li demanava frens, va començar a frenar a poc a poc i mirant, - a sobre del vagó hi havia una mena de garita amb una finestreta - jo hi havia pujat de petit en aquesta garita -, que des d'aquesta garita miraven al davant del tren... I ell va veure que hi havia la via desviada i, automàticament, va començar a frenar tot el que va poder per intentar parar el tren.

Però quan va arribar el tren en aquest lloc que hi havia la via desviada, què va passar?

El pes de la màquina, quan va començar a desviar, va arrastrar les vies cap al riu. Va caure la màquina, els dos maquinistes van saltar, i el tren va quedar allà enganxat amb la màquina a dins de l'aigua i els altres vagons posats al darrere.

J.B. El meu avi sé que es va fer un tall al llavi perquè encara portava la cicatriu, perquè ell mirava per la finestra quan hi va haver el xoc del tren, però realment no hi va haver ferits greus. La meva mare explicava la història que ella sentia passar ambulàncies, va començar a córrer, i va anar amb bicicleta fins a la Pilastra, perquè sabia que l'avi anava en aquell tren i se'l va trobar que el curaven de la ferida que s'havia fet..

.....

J.B. .. Llavors, [els ferroviaris] van començar a parlar i deien: què ha passat?

I ells, com a experts, diuen què han fet. Doncs han descargolat la via i amb una perpalina han desviat la via.

.....

J.B. Han fet així de senzill. I això és el que ells ens explicaven. Després hi ha hagut molta polèmica amb això. Realment si havia sigut un accident, si havia sigut un sabotatge.

Llavors, tu ja ho saps... les històries dels maquis no eren maquis, eren bandolers, eren dolents i s'amagaven moltes històries.

Bé, això ha creat confusió.

J.B. El cert és que nosaltres tenim el paper en el qual, no sé si l'has vist, aquest paper. Jo te'n podria passar una còpia...

E. Ah, sí si us plau, moltes gràcies!

J.B. És un paper que diu exactament que en reconeixement la seva valentia i la seva acció en aquest acte criminal se li donen 500 pessetes. I això és escrit!
Vull dir que dies després la direcció del tren d'Olot reconeixia que era un acte criminal. No era un accident!

.....

J.B. Llavors, a partir d'aquí, hi ha especulacions... Les especulacions són les que després diuen que es va detenir una persona.

.....

J.B. Aquella persona era una bona persona, que el van agafar una mica de cap d'esquila. Jo l'havia conegut. I realment què va passar?
Doncs no se sap, ... a partir d'aquí és quan comença la investigació que jo desconec. Aquesta és la cosa que us puc explicar.

.....

E: Hem sabut que pels treballadors de la gent que treballaven al tren, que cada matí solia sortir un empleat d'una estació i l'altre de l'altre, que feien el recorregut fins a trobar-se per assegurar-se que a la via no hi havia cap impediment. No haurien vist la via desviada?

J.B. Això també es podria donar el cas d'això que expliques, que aquest era un tren especial. Era un tren especial, sí..

E: No era la línia regular?:

J.B. Era un tren especial abans que comencessin els trens habituals .. era un diumenge. Tot plegat fa que potser en aquell cas no hi hagués la verificació aquesta prèvia a la primera sortida d'aquest tren.... Exacte, és possible.

.....

E: A l'Arxiu Històric de Girona, he pogut consultar el telegrama xifrat que envia el governador civil de Girona al Ministeri de la Governació de Madrid explicant el fet aquest.

J.B. Tu pots explicar-ho directament.

E: Ells parlen de sabotatge directament.

J.B. Per aquest missatge deien que era un sabotatge, però públicament no van dir-ho. El que és cert és que, i això us ho puc afirmar, que això que us he explicat del meu avi era tal com ho va viure una persona amb primera mà. Realment la via estava tallada, perquè si hagués sigut una part de la via la màquina no hauria demanat frens tan aviat. Van ser els maquinistes que van començar a demanar frens perquè la via estava tallada.
És així.

Si hagués sigut un despreniment de terres, no ho haguessin pas vist.

J.B. Podria haver sigut,... però no era! Si miràveu les fotos, no hi havia cap despreniment de terres allà. Hi ha moltes fotos. El meu avi surt juntament amb altres. Allà no es veu cap despreniment.

Allà es veu que la via ha baixat!

.....

J.B. El que expliquen és que varen veure que la via ja estava desviada. .. I, per la circumstància aquesta, el tren militar, no sé si surten també, es veu que podria haver sigut una acció pensant que el primer tren que passaria seria aquest.
No sé quin tipus de tren militar, suposo que era per transportar soldats d'aquí cap allà.

E: A Olot hi havia un destacament militar, per tant, probablement, o armament o provisions o material, qualsevol cosa podria ser es clar.

.....

Una pregunta, perquè nosaltres també hem parlat amb en Josep Clara, l'historiador de Girona, que ha fet diversos llibres, un sobre el Tren d'Olot precisament i algun sobre el maquis. És potser la persona que més sap sobre una cosa i l'altra. I ell aventurava, només com a hipòtesi que, justament, en aquella època, a Bescanó, a Montfullà i també per Salt hi havia bastant ambient anarquista, .. que havia quedat com un cert reducte anarquista, que, per tant, era favorable al Maquis.. , fins i tot hagués pogut ser que algú mateix que treballava al tren hagués pogut passar la informació.... Sap alguna cosa en aquest sentit?

J.B. No, l'única cosa que tinc, que també ho tinc el document, no? és que el Narcís Bosch, com ho va dir, era... o sigui, ell abans de... era sindicalista. Bàsicament, era un sindicalista.

E: Això abans de la guerra?.

J.B. I després. O sigui, va ser abans i després. ... I després ell va ser l'enllaç sindical, del sindicat vertical del tren d'Olot. I li demanen una llista de... "personal afecto y desafecto al régimen"

.....

J.B. Això ho demanaven sempre. I és... a la llista hi ha... el personal afecto. I l'avi escriu tot aquest personal que... i escriu els noms, no?, i tot en general, tot és d'Afecto al Regimen i tal, es diu, no?

I a la llista hi ha, per exemple, en Pere Bosch, que era regidor de l'esquerra republicana a Salt.

E: Ahà.

J.B: O sigui, el que intentaven és depurar i ells els diu, no, no, aquí tots són bons, no?

E: Ell els salva a tots, veig.

J.B: Jo li dic que era una mena de llista de Schiller, no? I aquesta tinc també la còpia de la llista que ell fa i envia, diguéssim, al... llavors en el... no sé si l'envia el govern civil o... al sindicat.

E: Em sembla que ho demanaven d'una forma regular, això, no?

J.B. Sí, sí, ho demanen i ell els contesta. I els diu, atenguent la seva petició, doncs tot aquest personal de l'estació de Girona, concretament, de l'estació de Girona, doncs és Afecto al Gloriós Moviment Nacional i tal...

I llavors mires els noms i coi, ... perquè n'hi ha un que, precisament, era un parent seu i era el regidor d'esquerra que...que es va quedar com...hi va haver part de la família que va marxar a França i aquest es va quedar i mira'l posat allà de llista i apa!.

.....

Són coses que es van viure en aquell moment.

E: En el mateix post que va publicar l'Arxiu de Salt l'any... 2014, si ja fa temps, eh? Després del teu comentari que explicaves que el teu avi era el guarda-frens i tot plegat, n'hi ha un altre de posterior, d'un altre que diu, sí, sí, el meu avi era del Maquis.. No saps pas qui podia haver fet aquest comentari.

J.B. No. Però es clar, si has de ser historiador, tot ha d'estar documentat. No val l'aportació personal del que penses.

.....

A L'Arxiu de Salt podríem saber-ho, perquè ens tenien el contacte. No sé si vaig comentar-ho jo, però no crec ... Vaig veure el comentari i com que realment, si aquesta persona ho diu és per a alguna cosa.

....

Evidentment que hi havia partides de Maquis, perquè fins a l'any 64 hi va haver... Sí, es clar. partides que venien i anaven i que segurament, però que realment fos el que fes això, jo penso més a la teoria que deies tu, que potser algú mateix del ferrocarril, perquè havien de conèixer

de totes aquestes circumstàncies.. I això, doncs podria ser, però com que aquella època no hi havia pas ni càmeres ni coses...

.....

Podria haver sigut una nit que vam allà o un grup que avisa i que els diu feu això. Però això ja forma part de la història novel·lada

E: Moltes gràcies, Jesús. Ja et tindrem informat tant del treball com del còmic..

TRANSCRIPCIÓ DE L' ENTREVISTA AL SENYOR IVAN BUSTAMANTE

Document relacionat: número 15 pàgina 53

Entrevistador: Vam anar a Salt i d'aquest senyor, en Jesús Bohigas, ens van donar molta informació perquè el seu avi era el guarda frens del tren i ens va explicar tota la història i, a més a més, ens va dir una cosa molt interessant, que és que aquest tren que va sortir d'aquí de l'estació de Salt, abans n'havia de sortir un militar, no?

Ivan Bustamante: Sí, és que la informació que tenien els maquis és que era un tren carregat d'armes que anava al Olot. I lliga amb això que havien de fer descarrilar el tren carregat d'armes, que era informació que els havien donat els ferroviaris... i hi havia els del Collell. Un dubte que sempre hem tingut és si [els militars] havien posat els del Collell com escut humà del mateix tren que també portava armes, o és que era un error o què passava..

E: Anaven a Cogolls

I.B.: A Cogolls?.. Aquest era el dubte que sempre havia quedat però la informació era que era un tren carregat d'armes que anava al Olot el motiu pel qual es va fer descarrilar..

E: Ens han dit algunes fonts que, no se sap per què, va passar abans els que feien l'excursió.. de fet eren trens especials, tant el de les armes com el dels que anaven d'excursió i sembla que els del GEiEC van insistir molt per poder sortir abans que el militar...

I.B. Home, doncs ja heu trobat força coses ja ho tens molt bé!

E: Doncs a veure si ens expliques ben bé la versió que tens tu i això del teu avi

I.B. Sí, però és ben bé això: era el grup de maquis d'aquí, de la zona de Girona, Girona en el sentit ampli de Rocacorva, de Bescanó, d'Anglès .. els que eren, això sí que s'ha recollit en algun llibre, per sort...

E: Ara que ho dius en Josep Clara, que és el que escriu un llibre sobre maquis, ens va explicar que aquí a Bescanó hi havia força activitat del maquis ... i que hi havia un nucli que els havien detingut.

.....

I.B. Es que del maquis sempre s'ha de diferenciar hi havia com dos maquis, per dir-ho així, una cosa era el maquis oficial que estava coordinat pel PSUC, i una altra cosa eren els anarquistes que anaven per lliure.

.....

I.B. llavors aquest maquis més oficial es va desmuntar amb la caiguda dels 80, que va ser quan van marxar a França el 47 (1947).. per entendre'ns això era desmantellat i els anarquistes continuen esporàdicament.

Però en algun moment hi havia el solapament dels dos.. i una cosa que es trobaven sovint és que vas a fer una acció en un lloc i es feien nosa entre ells.. perquè si hi havia una cosa important tothom hi volia actuar: venia en Franco a Girona, i quan anaven fer l'acció es trobaven que un altre ho havia desmanegat tot .. perquè trobaves ja el desplegament policial..

E: Nosaltres havíem preguntat a l'Amical del Antics Guerrillers de Catalunya sobre la possibilitat que des de Toulouse, la direcció del maquis, hagués ordenat l'operatiu contra el tren. Però ho

consideren molt poc probable perquè, com que aquesta zona era de pas per la frontera, no volien focalitzar la vigilància de la guàrdia civil.

I.B. Sí, però aquí va ser el grup del PSUC, el grup de maquis,.. hi havia anarquistes també a dins, però la xarxa els formava el PSUC... hi havia la ràdio per coordinar-se...

.....

Crec que el nom en clau del grup era l'Esponja, i tot els components tenien també un nom en clau..

E: El teu avi era en Ramon?

I.B. Sí, aquest era el seu nom de guerra, en Ramon... tot i així, tothom sabien qui era i què feia .. perquè les anècdotes també de la Guàrdia Civil.. n'hi ha unes quantes,.. moltes vegades s'avisaven..

I.B. [sobre el grup] llavors hi havia l'Andreu Puigbó, que aquest era el noi de l'oli; o en Joan... eren els de la muntanya, ... hi havia en Paella, dos germans que es deien Serra, .. o no, potser dos germans, i un d'ells era conegut com a Paella. .. després hi havia en Sunyer, que era manco, i era conegut com el Manco, sí aquest era en Joan Sunyer que solia d'anar sempre amb una jaqueta de pana, això Suñer amb enya castellana ... ah! i en Narcís Roc.. això era el grup de maquis aquí a Girona.

.....

I.B. tenien contactes. La informació de les armes la van donar ferroviaris ells tenien una xarxa de contactes, una mica a tot arreu..

En Puigbó era el jefe, és el que va captar el meu avi...pel grup de maquis.. i en Narcís Roc era el que tenia la ràdio, bé, el que avui en dia en diríem una ràdio de radioaficionats, però que a l'època era molt i es comunicava amb qui fes falta

.....

E: Però la informació va venir de Toulouse? perquè es feia estrany que un grup de maquis volgués descarrilar un tren amb dues-centes persones, que hi que anaven joves i mainada i pensaves, això com pot ser?

I.B. no era l'objectiu, si fins i tot tenien la condició de no matar ningú, perquè era fer un màrtir.

I.B. L'avi, que es deia Luís Bustamante Camino, explicava que una vegada van haver de parar en un control de la guàrdia civil perquè els havia donat l'auto, però no sé com va anar, que els van fer tirar les pistoles i no van disparar ni res, només els van fer tornar a la caserna en calçotets.. .. i quan va arribar a la caserna li van dir: tu de què vas? Com que t'has deixat fer això ...

... aquest guàrdia civil va acabar exiliat a França, i fins i tot en Puigbó el va trobar per dinar un dia.. Vull dir que, tot plegat, no és el normal.. la Guàrdia Civil també les passava molt putes... perquè hi havia una certa solidaritat entre els mateixos maquis i la guàrdia civil.

.....

I.B. Una altra anècdota era de Sarrià prop del Mas Trobat, que ara hi ha el pàrquing del Trueta, aquells pisos de Sant Ponç, és que eren tots de per aquí.. doncs, un cop que els buscaven el

meu avi tornava a casa i al darrere d'un arbre, a Sarrià, hi havia la guàrdia civil i quan els va trobar així, a certa distància, ell els va veure que aparentment dormien; i va pensar a veure, si si jo els he vist, segurament ells també m'han vist.. o potser fins i tot, ells estan fent els adormits...

.....

[l'avi] va agafar una granada, per si de cas, i va anar reculant i va marxar. Doncs, no sé si l'endemà o al cap de pocs dies, un d'aquests guàrdia civils va anar a parlar amb un seu cunyat, o un germà de la meva àvia per dir-li: escolta, que tots tenim família, digues al teu cunyat que tranquil i tots tranquils.. que no prengui mal ningú...

.....

... aquestes coses passaven. Per això que costava molt de creure que.. ataquessin un tren carregat de gent.. el canvi de tren?

si no m'hagués dit el meu avi: teníem la informació que hi havia un tren d'armes i el dubte que tenies és que potser també hi eren les armes, perquè també ho feien això però és clar, si hi ha l'opció aquesta del canvi de tren lliga molt bé realment aquesta explicació lligaria...

E: He aconseguit veure el telegrama xifrat, i la traducció d'aquest telegrama del governador civil de Girona, el mateix dia de l'accident, que avisa a Madrid, al ministre de la governació, dient que hi ha hagut un sabotatge. Allà ja reconeix que hi ha hagut un sabotatge, i en aquest telegrama xifrat no parla d'armes, i és molt probable que si portessin les armes al mateix tren, ja ho hagués dit .. explica que hi ha hagut un ferit greu i diversos ferits... lleus, però en canvi no parla en cap cas de les armes.

.....

E: El teu avi et va explicar com ho van fer?

I.B. van descargolar, van treure els pernns com si diguéssim, per desviar els rails

E: ja és molt que el teu avi t'ho volgués explicar

I.B. No, saps que hi ha molta diferència perquè es van exiliar. Hi ha molta diferència entre els exiliats que ja van viure a França en un altre ambient, i la gent que es va quedar aquí que no diu absolutament res.

Els exiliats xerren més. El meu pare va néixer allà, després va tornar aquí de vacances, va conèixer la meua mare i es va quedar.

Per anar de vacances per veure la família, m'explicaven: el teu avi es va exiliar a França.

.....

I.B. van marxar l'any 47, en grups diferents primer va marxar en Puigbó i els Serra, un grup amb les seves famílies i després.. va marxar el meu avi amb en Roc, un altre grup..

Van marxar el 47, després de la caiguda dels 80, i després d'haver fracassat a la Vall d'Aran, perquè fins a aquell moment hi havia l'esperança que els exiliats també tornessin aquí.

.....

però quan es van veure que no hi havia res a fer i estaven detenint tot Déu, van decidir marxar, en principi cap a Mèxic, però quan van arribar al port de Cherbourg, hi havia molta feina perquè estava tot en ruïnes de la segona guerra mundial.. Va conèixer la meua àvia i van decidir quedar-s'hi i el meu pare va néixer allà.

.....

Uns anys més tard, tornant de vacances a veure la família d'aquí, va conèixer la meva mare i van decidir quedar-se a Catalunya.

Doncs jo quan era petit, als anys 80, aquí la consigna era: a casa es parla de política però al carrer no es diu res!

Són els records que tinc, el 23F eren enganxats a la ràdio i a veure si havien de tornar a anar cap a França...

.....

Aquí hi havia molta por, per això no es diu res..

.....

I.B. Mira, una anècdota: a l'EGB, jo anava classe amb un nebot d'en Narcís Roc, i un dia, ja devíem tenir 12 anys o així, i un dia jo que li explico com va anar això, i ell no en sabia absolutament res. Desconeixia totalment que el seu oncle havia estat al maquis, que havien assassinat al seu avi, que és una altra cosa que surt que si es va suïcidar.. i tenia totes les ungles cremades ..

.....

vull dir que no n'havia sentit ben res i, evidentment el seu oncle, que estava exiliat, això no ho entenen.

Allà [a França] sí, que hi havia informació. La gent exiliada va viure en un altre ambient tan diferent d'aquí

.....

I.B. el meu avi té un grup de pisos de protecció oficial amb el seu nom com a reconeixement de tot això.. sí, sí

Allà hi havia tota la resistència francesa i molts maquis hi van estar implicats, .. i després per això, ells es pensaven que, aquí, els ajudarien i van quedar amb el cul a l'aire.

.....

I.B. la meva àvia no volia que el meu avi expliqués res, i quan el meu avi començava a parlar gaire estona de coses d'aquestes sempre sortia: va, va, va, prou, prou, callem, i tal.. però clar, la meva àvia l'havien torturat i la seva experiència també era molt bèstia i el que volia era oblidar-ho totalment

E: Bé, doncs, moltes gràcies per tot el que ens has explicat.. Anem a veure el Pas del Gegant?

TRANSCRIPCIÓ DE L' ENTREVISTA AL SENYOR JOSEP MURLÀ

Document relacionat: número19 pàgina 60

E: Bé, la nostra cerca l'hem fet sobre el descarrilament del Tren d'Olot i ens agradaria parlar amb tu per conèixer més en profunditat, com era treballar al tren.

Josep Murlà: Jo, mira, soc net de ferroviari, i nebot de dos ferroviaris del Tren d'Olot. O sigui, a casa es parlava del tren, tot el dia.

.....

J.M. Mira, el meu avi, que era en Francesc Giralt, d'Amer, va néixer el 1886 i va morir el 1964 als 78 anys. Vol dir que portava 15 o 16 de retirat del tren. ... més o menys, a la meitat dels anys 50 el van prejubilat. I ell tota la vida havia anat a treballar al tren.

Treballar al tren volia dir aixecar-se al dematí, els carregaven, suposo que, és clar, de Sant Esteve de Bas, els devien carregar allà i el portaven amunt o avall, depèn amb una brigada. Allà on fes falta, anaven amunt o avall, tenien uns trajectes, potser fins a Les Preses i de Les Preses potser fins a Sant Feliu.

I aleshores el que feien era anar a revisar les vies.

Perquè és clar, revisar les vies volia dir que no s'hi hagués posat cap pedra o un munt de pedres sobre la via, o que hagués hagut un atemptat, perquè el tren no descarrilés. I és que aleshores també hi havia una altra cosa important..

...Feien manteniment de les vies, era una brigada de manteniment. ... I aleshores també el que feien de tant en tant, suposo que quan devien anar observant les travesses aquelles de fusta, les havien de canviar, sí es feien molt malbé.

També, molt sovint, s'havien de cargolar els cargols que amb el trontoll del tren s'afuixaven.

.....

J.M. Hi havia molta feina de manteniment. El meu avi, doncs, va fer això tota la vida.

.....

J.M. Aleshores hi havia un altre, un meu tio, que era el fill d'ell, en Joan Giralt Terma, que era de Sant Esteve de Bas, i va morir als 91 anys, el 2003.

O sigui, va entrar a treballar als anys trenta...

Ell es va casar, i suposo que devia treballar al tren, perquè es va casar amb una noia que era de Maïa de Montcal, i van tenir els tres fills Un va néixer el 37 en plena guerra.

.....

Va haver d'anar a la guerra però quan va tornar, es va tornar a col·locar el tren i va acabar sent el cap de l'estació de Girona. Així es devia haver treballat fins el final del servei l'any 69. L'últim, va ser l'últim.

E: Així que quan va passar això, era el cap d'estació de Girona?

J.M. No crec, perquè això va passar l'any 47.

E: L'any 46.

J.M. No crec, no crec. Jo penso que va estar uns anys treballant a Olot.

E: No sé si hi ha un llistat, que hauria de ser-hi, del personal que va tenir la companyia del Ferrocarril.

J.M. Hauria d'existir, perquè és clar, com a mínim durant un temps, sent una cosa mig estatal,

els havien d'assegurar. Hauria d'haver-hi una llista d'afiliats a la Seguretat Social.

.....

J.M. Escolta'm una mica, tot això.. va ser l'últim cap de l'estació del tren de Girona. I la meua iaia, que era la dona d'aquest d'en Francesc Giralt, quan va quedar vídua, ell se la va emportar cap a Girona i es va morir allà, a l'estació de Girona. Però això són coses familiars.

.....

J.M. Després hi va haver un altre germà, que es deia Josep, que era germà d'aquest, era el més petit. I aquest també va ser durant molt temps ferroviari. Al principi també feia manteniment, i després, quan van introduir l'automotor, que era l'any 59, el van destinar a ser revisor.

J.M. De fet van introduir-ne dos, el primer el 59 i després, al cap de dos o tres anys, van comprar-ne un altre. I aleshores ja no hi havia tant de trontoll i anaven més ràpids i no hi havia tant de manteniment. I el van posar a revisar els bitllets.

.....

J.M. Quan van treure el tren, tots dos van plegar, és clar per força. El de Girona va anar atreballar a una gasolinera, on feia de comptable i l'altre, que era d'en Bas va anar a treballar a una filatura.

.....

J.M. Ah, puc explicar alguna anècdota del tren..., l'avi i l'àvia viatjaven de franc. Com que eren grans i ell hi havia treballat tot la vida, viatjaven de franc. En un llibre aquests d'Imatge Gràfica del Tren d'Olot, hi han posat un carnet que té com a familiar de Ferroviari. Veus? Viatjaven de franc. Els últims anys ja no. Quan va passar a la FEVE, això ja era un canvi d'empresa i ja els hi van treure. Però jo havia viatjat molt amb el tren hi havia anat primer fins en Bas a casa dels avis, després fins a Girona a casa del tio, i era un viatge llarguíssim. I saps quin era el problema més gran que els seients eren de fusta.

.....

Un passadís, un bancs, pràcticament uns bancs a cada cantó, i el passadís al mig. El gran inconvenient és que a l'estiu la finestra era oberta... Això va passar més d'una vegada. El fum portava guspines de carbonilla.... I els ulls!! Vaig estar malalt dels ulls, no sé per què, se'm posava una dintre, no hi havia manera de treure-la. Era ferro!

.....

J.M. Però, d'altra banda, estava així de gent. Perquè baixaven a mercat. Baixaven amb el cistell, amb les gallines, els pollastres, el conill, els ous i tot el que podia. Estava sempre a tope!

.....

J.M. També, no sé si us saps això: hi havia també, a part del transport de viatgers, el transport de mercaderies. Aleshores hi havia, a sota, al costat d'allà on venia la taquilla, que venien els bitllets, n'hi havia un altre que era per l'expedició de paquets. Sí, no en deien paquets, en les dues en deien una altra cosa. Equipatges o una cosa d'aquestes. Però allà fora, a l'estació d'Olot, hi havia tota una espècie de coberta amb un teulat doble, molt gran, i allà hi emmagatzemaven caixes i tot.

.....

J.M. Després, una altra feina que hi havia dels ferroviaris, que passava tan a Olot i com a Girona, és que quan arribava a per baixar els passatgers fins davant de l'estació s'havia de girar la màquina. Aleshores reculaven un tros, hi havia com una espècie rodona, i allà hi havia quatre vies i aleshores la giraven. Quan la màquina era al mig, la giraven, per orientar-la cap a Girona.

.....

J.M. I aleshores hi havia el que se'n deia les agulles.
Hi havia un tros, hi havia una doble via, i aleshores hi havia com una espècie de palanca.

E: Ah, la guarda agulles?.

J.M. I movia les agulles que orientava la via cap a un cantó o cap a l'altre perquè passés el tren. Perquè només n'hi havia una via i a les estacions normalment n'hi havia dues. Perquè quan un tren arribava és que les havia d'acostar cap a l'estació.

.....

J.M. Ah, i una altra cosa molt important. El dipòsit d'aigua! Ah, això era molt maco, sí. Hi havia d'haver un dipòsit d'aigua enorme, perquè, és clar, anava amb vapor. Cremava amb carbó, sí, però havia de fer escalfar l'aigua, és clar, hi havia... no sé quants dipòsits. A Olot n'hi havia un, a Girona n'hi havia un altre, a Amer potser també n'hi havia un altre. I és clar, havien d'aportar-hi aigua, perquè es gastava i el tren d'aquí a Girona no aguantava amb una sola càrrega. No, no, no de cap manera. I a les pujades hauria de gastar més aigua encara..

Sort que de pujades no n'hi havia gaires. Només hi havia aquella del Coll d'en Bas i no gaire més.. però és clar, de Girona a Olot hi ha desnivell, eh? De 72 sobre el nivell del mar a 440. Si vas sumant un nivell a l'altre.. Hi havia trams una mica difícils, per exemple, després de Les Planes allà on vas cap a la Font Picant, tota aquella zona d'allà el riu hi fa una revolts que entren a la muntanya...

.....

J.M. I després, a part de les estacions, hi havia el que se'n deien "apeaderos". N'hi ha un a Cudella, no era una estació.. i ara és un bar, però era un servei perquè la gent de tota aquella zona no hagués d'anar a Les Preses o a Olot, els trobaven més a la vora.. allà els trobaven i els carregaven allà, .. em sembla que ni parava ni res.. havien de fer un salt.. També hi havia un apeadero a la Font Picant...

E: Una pregunta, el tren qui l'utilitzava? A part dels viatges normals que anaven d'Olot a Girona, també per exemple militars o ..?

J.M. Bé, suposo que els militars eren.. uns usuaris. Hi va haver un esquadró de militars a Olot fins l'any 60 i els havien d'autoritzar, perquè els hi donaven permisos i els havien de portar o fer-los venir cap aquí.. devien fer maniobres a un cantó o altre..

.....

També la indústria local l'utilitzaven molt. Les fàbriques de sants el feia servir molt després de la guerra perquè tenien molta producció. Aleshores, el transport per carretera era molt complicat. Jo havia parlat amb en Tresserres, perquè és l'únic que havia quedat, i tenien problemes. Primer anaven en cavalls, ja tenien unes camionetes, però les camionetes eren

molt poques, no tenien gasolina, no tenien pneumàtics, les carreteres no estaven asfaltades, totes eren pedres, ... i aleshores el tren era el conducte, diguéssim, més pràctic i suposo que seria el més barat. El combustible era carbó..

Si consultessis a l'Hemeroteca d'Olot hi trobaràs les tarifes i els horaris dels trens que sortien d'Olot i anaven a Girona.. hi ha pàgines enteres..

L'any 59, per exemple, quan van fer el canvi de l'automotor, hi ha dos o tres anuncis de pàgina entera, .. els horaris, que hi havia el tren vell i el tren nou.. perquè n'hi havia que combinaven. Suposo que a les Planes, anaven fins allà i agafaven el nou...

....

E: En una entrevista que vam fer al net del guardafrens del tren accidentat, ens va explicar que hi havia hagut un canvi de trens el moment abans del dia de l'accident. Sembla que el tren que anava carregat d'excursionistes es va adelantar i va passar primer. Que abans n'hi havia de passar un que anava carregat d'armes. I això no sabem si hi ha algun lloc on pugui estar escrit.

J.M. Molt difícilment, ho trobaràs. Si no vas pas... has pogut accedir a en Josep Clara? Perquè ell tenia la ma trencada d'anar-hi a l'arxiu del Govern Civil i al Militar de Barcelona.
... allà trobaràs la carpeta que posa correspondència, o documents oficials o atestats.

.....

J.M. Ja hi ha una resolució judicial o alguna cosa d'aquestes sobre en Vicens, que el van detenir... però que allà tenien antecedents, d'abans de la guerra i havia anat a Màlaga a la presó.. Era d'esquerres, crec que estava afiliat a l'Esquerra Republicana i se les va carregar.. el van agafar com a cap de turc.. Ens saps el cognom?

E: Sí, es deia Isidre Vicens Cubarsí tenim, fins i tot, la resolució judicial que sobreix el cas per falta de proves.. Va anar a la Model i al final, al cap de dos mesos, el van treure de la presó.

.....

També hem entrevistat l'Ivan Bustamange, que és el net que el seu avi li va explicar que ell havia descarrilat la via, formant part dels marquis.. això va obrir una nova via d'investigació, però com que no hi ha papers, només testimonis orals indirectes, com història, no té massa valor.

J.M. Aquests petits detalls són els que aporten la singularitat del cas, aquestes petites coses que sembla que no tenen transcendència però que si a les vas vestint, vestint, vestint...
Quan lligues una amalgama, ., coincideixes amb moltes coses.

.....

És igual que això, hi ha testimonis orals que, és clar, a nivell històric són poc sostenibles, però, en canvi, quan els vas lligant un amb un altre... hi ha vegades coincideixen que són familiars....

Per exemple, el net del guardafrens et diu que no va ser un accident, que la via estava desviada, i que hi va haver un canvi de trens. D'altra banda el net del maquis diu que el sabotatge anava dirigit al tren amb les armes, doncs va i tot plegat té una lògica.

....

De valor històric no en té, però dona joc. Aportes deducció i t'aproximes a la possible realitat. No tens la prova documental, que es faci una història que té valor, no?

E: Saps com es programaven els trens especials i si n'hi pot haver un registre?

J.M. Això no sé com anava, però es feien molts trens especials, eh?

Per anar a les festes majors, per exemple, organitzaven trens especials. Si hi havia la festa del Roser de les Preses, doncs vingia un tren especial cap a les Preses. Per això viatjaven molta gent. I si anaves a les Festes del Tura, ne vegis els que devien portar cap a Olot. Anaven a Sant Feliu i a les fires de Girona, feien molts trens especials....

... No ho sé si portaven un registre, però no crec que contessin els passatgers, impossible.!

... Home, el d'armes segur que no... Segur que no el van registrar.

E: El document que hem aconseguit és el de la gratificació de 600 pessetes que la companyia del ferrocarril concedeix al guardafrens per haver frenat el tren, i haver evitat que tot el tren hagués caigut a l'aigua.. allà no parla de sabotatge, però reconeix una actuació heroica davant d'un acte criminal..

J.M. Això sí que ho has d'explicar, perquè la gent no ho sap. Això ja és una transformació de la realitat.

.... Tinguem en compte una cosa, que esclar, a veure, aquí hi havia militars i tots sabem que de tant en tant anaven a fer pràctiques de tir, anaven aquí a Olot cap allà al Triai, que era més descampat. Però és clar, aquelles bales i totes les armes havien d'arribar d'alguna manera. El transport de carretera era complicat. Era molt més fàcil anar en tren, arribaven de Barcelona i Girona ... Jo he fet la mili...tots els militants sempre van en tren perquè hi ha acords amb les companyies... és una cosa estatal. Per tant, això que van dir és molt possible.

... Això pots introduir-ho com una deducció. ... Això és molt possible.

.....

I a més a més, tinguis en compte que hi havia guàrdies civils a cada poble. N'hi havia e En Bas n'hi havia a Les Preses, n'hi havia Les Planes, n'hi havia Sant Feliu...hi havia casernes de la guàrdia civil a tot arreu.

.....

J.M. Fer de cap de l'estació era molt fàcil, eh? ... Bueno, era molt fàcil... havia de portar l'administració, suposo que hauria d'haver de mirar que els números sortissin, ingressar-ho, Ah, mirava la puntualitat, això sí. Ui, sí el tren havia de sortir exacte a l'hora.

Jo me'n recordo com s'hi posava... sortia el tio que es posava a la gorra, cap allà fora, al mig de l'andana, amb la bandera vermella, ... i cop de pito!!.. i després el tren arriava. Si no hi havia pito, no!

Perquè és clar que hi havia gent que anava pujant i baixant. Era tot un protocol.

.... I a l'hora d'arribada no sé si era, però penso que també era allà a rebre, allà no tocaven i no feien res però sortia a rebre el tren. Suposo que el maquinista devia d'informar, ha anat bé, no ha passat res.

La feina al cap d'estació era controlar... Controlar les sortides arribades i que funcionés l'estació, l'expedició de mercaderies ..

.....

E: ... i l'entrevista es va allargar més d'una hora parlant de la guerra civil a Olot, el maquis i la postguerra, però ja entrava en detalls que no tenen relació amb la temàtica del tren que és el que ens interessava.