



## Un tren com el d'Olot

2 juliol 2009 per [Carles Gorini](#)

Sempre havia tingut interès a reviuere l'experiència d'un viatge amb el tren d'Olot. Van recomanar-me que, per aconseguir-la, anés al ferrocarril que uneix Tournon i Lamastre, a l'Ardescha, a França. La línia havia estat clausurada el 31 de juliol de 1968. De tota manera, un grup d'entusiastes havia aconseguit de tornar-la a posar en funcionament i convertir-la en el reclam turístic d'una regió deprimida.

Tournon és una petita localitat a la riba del Roina. Tot i que hi vaig anar un mes de maig, el temps no va ser bo. Als núvols i la pluja fina els va seguir la neu. Feia molt de fred i els que havien decidit acompanyar-me per la novetat de viatjar en un tren antic van començar a dubtar de la conveniència de l'empresa. La intenció era prendre el primer tren del matí. Quan començava a sortir el sol vam anar a les instal·lacions que composaven el dipòsit i els tallers, per veure com el maquinista i el fogoner encenien el fogar. El procediment per posar en marxa la locomotora de vapor té una gran dosi de ritual. Hi intervenen el carbó, l'aigua, l'aire i el foc. Sobretot, cal fer les coses ben a poc a poc, donant temps als quatre elements per a que trobin el seu lloc a tots els racons de l'enginy. Portar la caldera al timbre no és una qüestió de cinc minuts, ni d'un quart d'hora, no, necessita el seu temps que, en un dia de fred, pot ser tan llarg com un partit de futbol.

Quan la locomotora va estar preparada els operaris van formar el tren. Tot es feia de manera pacient, amable. Aquella gent era conscient de ser protagonista d'una mena de nostàlgia compartida. El fred multiplicava la dimensió del vapor que va acabar per embolcallar-ho tot. A la fi, la composició abandonaria el dipòsit per enfilear la via de l'estació. Un cop en marxa, el moviment de les bieles esdevenia amortit, sense esma i, de tant en tant, la xemeneia ejectava un esbufec fort i sec. El tren es va detenir al davant dels viatgers, que eren pocs. Dins els vagons l'ambient era glacial, no hi havia calefacció i la poca calor que despreníem els presents va fer que els vidres s'entelessin immediatament. Algú disfressat de cap d'estació, amb tots els atributs de l'ofici que pretenia representar, va sortir a l'andana i va xiular. El tren el va respondre amb un senyal i, després d'una forta estrebada, va començar a accelerar.

(continuarà)





## Un tren com el d'Olot (2)

3 juliol 2009 per [Carles Gorini](#)

El tren va prendre aviat una velocitat respectable. Sorprenia la fúria amb què la locomotora tirava de la mitja dotzena de vagons que formaven el comboi. Ara la xemeneia vomitava tant de vapor com podia i els mecanismes havien pres una fesomia diferent, desesperada. Sense veure'ls, intuïes els de la màquina treballant a un ritme frenètic, abocant carbó al fogar, vigilant el nivell de l'aigua o comprovant els senyals que indicaven que la via era lliure. Dins el vagó la sensació de velocitat es veia augmentada pel soroll eixordador de la carrosseria de fusta, pels xerries dels bogis i els retrucs dels marcs de les finestres que picaven contra els seus bastidors. Uns seients més enllà dels nostres, dos homes de mitjana edat es van posar uns passamuntanyes, unes ulleres velles de motorista, van baixar el vidre de la finestra i es van abocar a l'exterior amb ganes de fer fotografies.

Si algú havia pujat al tren sense buscar sensacions ferroviàries l'aventura li devia començar a semblar un turment. El fred no afluixava, ans al contrari, s'anava fent més viu i, barrejat amb l'agror del fum, te'l notaves fins ben endins dels pulmons. Si aquelles eren les condicions que qualsevol dia d'hivern havien hagut de suportar els viatgers del tren d'Olot, ja calia plànyer-los. Per fer-ho més semblant el paisatge també resultava familiar. En pocs minuts el tren havia abandonat una vall ampla per endinsar-se en una altra més aviat estreta i boscosa. Com si diguéssim, havíem passat Anglès i ens enfilàvem cap a Amer i les Planes d'Hostoles. Aquí el Ter i el Brugent eren el Roina i el Doux. Potser les mides i els cabals eren diferents però, al cap i a la fi, no deixàvem de viatjar en companyia dels rius.

La finestra oberta dels fotògrafs es va acabar d'endur la mínima escalfor que ens quedava i, sense ella, el baf que ens envoltava va desaparèixer. Mentrestant, la línia anava prenent alçada sense que pels vidres, ara nets, es pogués veure més enllà d'uns boscos i uns turons que s'esvaïen entre el vapor i la boira. Avançàvem i els ponts i els túnels se succeïen però en cap moment va semblar que hi hagués una sola recta. La velocitat es mantenia alegre i la locomotora no mostrava cap símptoma de desmai. A la fi, vam arribar a una clariana al mig del bosc en què hi havia un edifici que no havia volgut deixar de ser una estació. El tren va frenar fins aturar-se. La locomotora havia de carregar aigua i els viatgers vam aprofitar per baixar.

(continuarà)





## [Un tren com el d'Olot \(3\)](#)

5 juliol 2009 per [Carles Gorini](#)

A l'esplanada en què ens havíem aturat només hi havia la via que ocupava el tren. Els viatgers es van repartir entre els que preferien prendre alguna cosa calenta en una cantina improvisada i els que es van acostar a la locomotora per fotografiar la maniobra amb l'hidrant. El lloc tenia una mida que parlava d'un passat una mica més gras, amb més vies i més trens, potser també amb fileres de vagons que transportaven les riqueses locals. Seguramentt, parlava d'un temps que ja havia passat. A l'ambient es notava una sensació semblant a la que encara es pot percebre a l'antiga estació d'Amer, on hi havia hagut els tallers del tren d'Olot i un dels punts en què les locomotores es proveïen d'aigua. Es diria que algú els havia pres aquell tros de la història i l'havia llençada a la brossa, sense adonar-se de la multitud de petites històries que arrossegava cap a l'oblit. Però tot això només són suposicions que fèiem perquè ni a l'esplanada ni a Amer, d'aquell possible esplendor, no n'havia quedat res.

En quatre o cinc minuts la màquina havia omplert els dipòsits. El maquinista i el fogoner van ocupar el seu lloc a la marquesina i van fer anar el xiulet amb insistència, per avisar tothom que el tren marxaria de seguida. Vam retornar a la fredor del vagó i el viatge va prosseguir de la mateixa manera que abans. Els del passamuntanyes seguien fent fotografies a tort i a dret. Els xerrics i els retrucs, continuaven. Sense que hagués passat gaire estona, per sorpresa, es va obrir una porta i va entrar el revisor. Mentre ens mirava els bitllets li vam preguntar pel temps i pel tren. Va explicar que aquella fresca no era normal i que amb el bon temps al tren hi pujava força gent. A la vegada, va admetre que el dia que hi hagués alguna avaria grossa a la via no sabia si podrien continuar circulant. Aquell tren no donava diners com per assumir reparacions costoses. Sense res més a dir l'home va marxar fent sonar la maquineta de picar els bitllets. A partir d'aquell moment les novetats les proporcionava el paisatge que, mica en mica, es tornava a eixamplar fins que ens vam trobar circulant per una vall molt ampla, envoltada de muntanyes. Aviat va aparèixer Lamastre, el punt final del nostre viatge. Les vies havien prosseguit més amunt, però des d'aquell 1968 estaven tallades a la sortida del poble i no es podia continuar.

Només entrar a l'estació ens vam adonar que Lamastre no era Olot. És un poble de dos mil cinc-cents habitants que, com tants altres pobles de França, semblava que necessités que li traguessin la pols. Senzillament, aquell racó de l'Ardescha mai havia tingut les pretensions de la Suïssa catalana. Amb poca estona en vam tenir prou i vam decidir tornar amb un automotor de via Billard del 1937 que, ens van assegurar, tenia calefacció. En tot cas, pel trajecte de baixada vam acceptar fer parada i fonda. Aquest cop no ens va faltar pas la calor.

