



---

SANT QUIRZE DEL VALLÈS, 2 DE SETEMBRE DE 2006. RECORDS DEL TREN, RECORDS D'ALTRES TEMPS.

Bona tarda,

En primer lloc, voldria agrair al Jaume Carbó, el que m'hagi donat l'oportunitat d'estar avui entre vosaltres. Alguns, vells coneguts, d'altres no us conec, probablement perquè sou molt joves, però en tot cas, tots els que ens trobem avui aquí, compartim almenys dues coses, l'una que tenim algun lligam amb Sant Quirze i l'altra el tren, el "trenç", en dèiem els de St. Quirze.

Quan el Jaume em va demanar venir a St. Quirze per parlar del que havia i ha representat el tren per tots nosaltres, li vaig dir de seguida que sí perquè quan et passes --com és el meu cas-- la vida viatjant d'un país a un altre, coneixent i treballant amb gent molt diversa, el fet de retrobar vells amics i amigues i coneguts i -fer-ho en el lloc on vas néixer i créixer-, ve de gust. O sigui que moltes gràcies, Jaume.

Em va demanar que parlés del tren des del punt de vista de les persones i de l'efecte que pot tenir en les nostres vides. Però quan em vaig posar a pensar el que us podia explicar, la veritat és que vaig repassar tota la meva infantesa i adolescència i per tant, us parlaré del tren, sí, però --com sabeu-, en els records hi és tot barrejat.

I un dels primers records que em va venir al cap, és el d'un vespre d'estiu, tard, carretera avall cap a l'estació, amb la meva mare i el meu germà, anàvem a esperar el meu pare que venia de pescar, segurament en l'últim tren. Aquesta frase molt utilitzada metafòricament en el sentit de l'última oportunitat, no era aquest el cas, era l'últim tren del dia que parava a St. Quirze. I recordo que la meva mare en el tros de carretera per allà davant on vivien els Viadé, ens ensenyava a ballar el charleston. Aprenentatge que em fou molt útil, després de més gran, per lluir destresa en aquest ball.

Més endavant, quan vaig anar a col·legi a Sabadell, -amb la Srta. Maria Puig-, el tren ja es va convertir, com a molts de vosaltres, amb element de la meva vida diària. Sortíem al matí, tornàvem al migdia per dinar a casa, el tornàvem agafar a la tarda i retornàvem el vespre. En aquella època no hi havia abonaments i havíem de comprar a cada trajecte el bitllet, un bitllet de cartolina marró, gruixuda que, quan el revisor el tatxava, feia un "clec" molt especial. Hi portava gravats uns números molt grans --el vint i "pico"-- que crec que corresponien a l'estació

de sortida i la d'arribada. També hi havia dues classes de bitllets, el de 3a i el de 2a. El de 2a tenia els seients encoixinats de vellut verd i nosaltres no hi anàvem mai. Potser en tot el poble hi havia una o dues persones que viatjaven amb 2a. També hi havia el mitjos bitllets que portaven una ratlla vermella que horitzontalment dividia el bitllet en dues parts: era pels nens petits.

Recordo que per ser a l'escola a les 9 del matí, agafava un tren que passava a un quart de nou, i això volia dir que jo -que vivia a la Plaça-, havia de sortir a les 8 per no perdre'l. És a dir que quan en el rellotge del campanar tocava les vuit, calia sortir de casa. I recordo que la pregunta habitual al matí, a casa meua i de ben segur gairebé a totes les cases, era la de: "que ja han tocat les vuit?", perquè si era així volia dir que ja havies de córrer.

En aquella hora, la carretera semblava una processor de tanta gent que anava agafar el tren, la majoria cap a Sabadell, a treballar, a estudiar, a comprar, al metge,...

Però d'aquests n'hi havia alguns que sempre anaven tard i quan estaven al tros de Cal Viader, ja començaven a córrer, i sempre eren els mateixos, millor dit, les mateixes, perquè en el meu record la majoria eren noies, En aquells anys, les noies de 20 anys -que a mi em semblaven noies molt, molt grans-, anaven amb faldilles dites de "tubo" i amb talons alts i prims. Per tant, la imatge d'aquelles noies intentant arremangar-se una mica la faldilla per damunt dels genolls perquè els permetés córrer millor i fent saltironets petits i ràpids, era molt curiosa. I quan el tren ja era a l'estació, els que hi pujàvem, demanàvem al revisor que esperés a dos o tres que baixaven corrents cap a l'andana. De vegades s'hi era a temps i de vegades no. I de vegades et topaves amb un cap d'estació simpàtic i de vegades, amb un que tenia mal dia.

Les tornades eren més pesades, perquè feia pujada. Però com que sempre hi havia gent coneguda, anaves parlant amb un o altre i no es feia llarg.

Recordo els hiverns, freds, molt freds. Aleshores els nois i les noies anàvem ensenyant les cames, els nens amb pantalons curts i mitjons també curts i les nenes amb faldilles i també amb mitjons curts. Crec que feia més fred que ara, o potser només era perquè anàvem més pel carrer. Hi havia pocs cotxes. Recordo el del Dr. Relat, que de vegades ens deixava amb la seva filla petita la M<sup>a</sup> dels Àngels que l'acompanyéssim al migdia, sortint de col·legi, a fer les visites. Era tota una aventura.

També recordo els estius que hi havia moltes cares noves, perquè arribaven els estiuejants i aleshores l'estació canviava de color, per la gent que passava els estius al poble. Gent de Sabadell, de Barcelona fins i tot n'hi havia de Madrid, de fet hi havia una torre que en deïem dels "madrilenys".

De petita, una de les distraccions de l'anar i venir amb el tren era aguantar les portes amb els peus per impedir que es tanquessin quan el tren arrencava de l'estació. I aleshores, els grans et renyaven, però el dia que aconseguies aguantar una estona les portes obertes, et senties molt valenta i important. Els nois també de vegades anaven a Sabadell caminant per la via. Això comportava un cert risc perquè havies d'estar atent que no vingués el tren- i aleshores posaven xapes de taps de coca-cola o del que fos als rails i esperaven que passés el tren perquè les deixés ben planes.

Més endavant, cap als 12 o 13 anys, ja miràvem d'agafar el mateix tren que agafava aquell noi que trobaves tan guapo i que et semblava que et mirava. Sovint es tractava d'un noi que agafava el tren a Sabadell, però no baixava a St. Quirze. Se suposava que era de Barcelona, i això el feia terriblement interessant, demés que normalment era molt més grans que nosaltres, devia tenir ben bé 17 o 18 anys.

Recordo també la meua àvia que anava de tant en tant a Barcelona a visitar la seva germana. Aquell viatge creava a casa meua un gran enrenou. Tots estàvem excitats perquè la iaia se n'anava a Barcelona, i sobretot, que no es deixés res. Perquè alguna vegada quan ja havia fet un bon tros de carretera avall i es trobava més enllà de la Patronal, s'havia adonat que havia oblidat quelcom i li ho deia a algú que pujava perquè ens ho vingués a dir a casa i el meu germà o jo li ho anéssim a portar.

També em ve a la memòria quan el St. Quirze de "handball" -en aquella època es deia "balonmano"- va quedar campió d'alguna cosa que devia ser molt important, perquè vam anar tot el poble a rebre l'equip a l'estació. La il·lusió de tots els veïns i veïnes d'anar a aclamar el nostre equip, els nostres nois... Tots i teníem algun familiar o conegut, jo hi tenia el meu germà i un noi que m'agradava molt. Crec recordar que el Jaume també hi era, i el Pena i el Jesús, i el Zequi, i el Lluís, que crec que era el porter i el Vidal, el Nene i el Llos, tots aquests noms m'han vingut al cap i de segur que me'n deixo molts d'altres.....

Més endavant, cap a l'any 1961, la meua família es va traslladar a viure a Sabadell i ja les anades i vingudes amb el tren es varen fer més esporàdiques. Tot i així com que a casa no teníem cotxe, -de fet no en vam tenir mai. De primer, el meu pare tenia una motoreta que es deia un "raton"; més endavant va tenir una "guzzi" i al final tenia una "vespa" a la que recordo que ens deixava pujar. Bé doncs com que no teníem cotxe, per les vacances, si fèiem alguna excursió, l'havíem de fer amb tren.

Un estiu, amb la Maria i el Pepet de cal Porquer, vàrem anar a Torelló a passar uns dies a casa d'uns familiars del meu pare i recordo que vam haver de canviar de tren a Montcada. Segons el meu pare, que era el que dirigia l'operació, teníem una bona estona d'espera a Montcada, la qual cosa ens permetria esmorzar tranquil·lament. Però de sobte, quan estàvem entaulats amb

els entrepans a la boca, va arribar el tren que havíem d'agafar i tots vàrem haver de recollir ràpidament perquè no se'ns escapés i pel pobre Pepet que anava amb la cama enguixada, va ser tota una aventura arribar a agafar aquell tren. Una aventura que després va donar molt de joc per fer molta gresca.

Val a dir que el tren ha estat el meu mitjà de transport més habitual. No m'agrada conduir. Quan ho vaig necessitar em vaig treure el carnet i encara el vaig renovant religiosament, però quasi mai agafo el cotxe. I no sé perquè sempre he estudiat o treballat en una ciutat diferent de la que he viscut i per tant, sempre m'he hagut de desplaçar amb algun mitjà de transport i aquest ha estat sempre que he pogut el tren. El tren m'agrada molt.

Ara visc en un poble del Maresme i també vaig amunt i avall cap a Barcelona amb tren. I perquè no és possible anar a Brussel·les amb tren cada setmana, sinó de ben segur que també preferiria el tren a l'avió.

El tren té molts avantatges i pocs inconvenients. Pots llegir, estudiar, treballar, mirar el paisatge, deixar volar la imaginació. N'hi ha que hi dormen i tot. Encara que facin un viatge curt.

Amb tren he anat a Londres, passant per sota el canal de la Mànega. He anat a Nàpols, des de Roma. He anat de Dinamarca a Suècia, al Mar del Nord, a Bèlgica. Amb el tren bala he anat de Tokio a Kioto i també he anat amb el tren elevat de Seattle. I en tantes i tantes ciutats on he estat, sempre que puc utilitzo el tren.

Des d'un punt de vista tecnològic, el tren està totalment relacionat amb la màquina de vapor, de fet és essencial en la invenció dels trens moderns. És el 1804 a Gal·les que circula la primera locomotora i és el 1825 que comença a transportar viatgers.

Les dones també han fet les seves aportacions en la millora dels trens. Foren dues britàniques les que van inventar un sistema de lubricant per les màquines, per evitar descarrilaments. I fou una americana que va inventar un sistema per reduir el soroll de la locomotora. Alguns homes inventen maneres perquè les motos i els cotxes facin més soroll i algunes dones inventen sistemes per paliar-lo. Alguns homes inventen sistemes per fer cotxes molt ràpids i algunes dones inventen sistemes perquè siguin més segurs. Deu ser una qüestió de maneres de ser, de les diferències entre ells i nosaltres.

A Catalunya és en la 2a meitat del S.XIX, que el mataroní Miquel Biada construeix el primer tren de la península. I el 1845 el govern espanyol adopta un ample diferent de via de l'europeu, amb l'oposició dels industrials catalans que veien que això els dificultaria l'exportació dels seus productes tèxtils a Europa. No sé el perquè de l'interès del govern espanyol en tenir un ampla de via diferent, potser ja funcionava allò de "Spain is different".

El tren de Sarrià –que nosaltres en dèiem els “catalans”, per diferenciar-lo de la RENFE, és el primer ferrocarril urbà i el primer en emprar energia elèctrica de l'Estat espanyol i el 2n al món, després del metro de Londres. Aquest tren en la seva construcció no va rebre cap subvenció de l'estat, per no adoptar l'amplada de via espanyol, sinó l'europeu, Però tampoc posteriorment no va ser nacionalitzat per Franco, quan va nacionalitzar la RENFE. El 1856 començà a circular de Sabadell a Terrassa i el 1922 de St. Cugat a Sabadell.

El tren ha tingut molta història en comú amb un altre dels invents revolucionaris del segle XIX: el cinema. Una de les meves grans aficions. Com he dit, el primer tren circulava el 1825 i els germans Lumière inventen el cinema l'any 1895, uns 70 anys més tard.

A partir d'aleshores les dues tecnologies revolucionaries han tingut una història molt barrejada. Al llarg dels més de 100 anys d'història del cinema, els trens han estat utilitzats pels directors en diferents gèneres, des dels westerns italians o americans, fins al suspens de Hitchcock.

Al Japó on els trens formen part de la vida diària, de l'estil de vida japonès, de la mateixa manera que l'automòbil està associat a l'estil de vida americà, qualsevol director japonès té múltiples records associats al tren i pels més vells són tot un símbol de la modernització del país. En aquest sentit els de Sant Quirze tindríem més en comú amb el Japó que amb els EEUU.

En la cultura oriental del Japó, el tren s'ha utilitzat per representar la frontera entre la infantesa i la maduresa. El tren és considerat la barrera entre allà on vas néixer i créixer i d'on normalment sorgeixen els records més antics, i, la ciutat moderna, allà on vas a estudiar o a treballar. També es pot veure com un pont entre la innocència de la infantesa i el misteri i les promeses del món adult.

El tren ha estat motiu d'inspiració per lloar aspectes de la modernització, però també com element distorsionador de les estructures socials i familiars; amb l'allunyament dels fills que van a estudiar a una altra ciutat, o a un altre país.

Hi ha moltíssimes pel·lícules que tenen el tren com escenari on es desenvolupa l'acció. Només com exemple, algunes de les més conegudes:

“Breve encuentro” amb el Trevor Howard. Un home i una dona que es coneixen en un tren i s'enamoren però ambdós tenen ja les seves famílies. Més tard se n'ha fet un remake amb el Robert Redford i la Meryl Streep.

“El puente sobre el río Kwai” amb William Holden.

“El tren” amb Burt Lancaster. Un tren que utilitzen els alemanys durant la guerra per traslladar obres d'art des de França a Alemanya. L'expol·li d'obres d'art.

“Extraños en un tren”, de Hightcock

“Alarma en el expreso” basat en una novel·la de l’Agatha Christie

“El tren de las 3:40”, crec que amb Gary Cooper

I així podríem seguir durant molta estona. Però tornant al poble, tornant a St. Quirze, tot ha canviat molt.

Els anys 50/60 era molt clar que era un poble, avui, probablement hauríem ja de parlar d’una vila, si voleu d’una petita vila.

Segons les meves dades, St. Quirze ha passat dels 2000 habitants que tenia els anys 50 a 20.000 en l’actualitat i d’aquests 20.000 n’hi ha 17.000 que fa no més de 8 i 10 anys que viuen al poble.

On abans hi havia horts, avui hi ha zones residencials.

Però això és més o menys el que està succeint arreu. La gent abandona els pobles, abandona la vida de pagès i se’n va a la ciutat on, econòmicament parlant, pot viure millor.

I penso que entre tots, estem cometent un gran disbarat al no adonar-nos que necessitem algú que ens cuidi els camps, els boscos, les muntanyes. I qui millor que els que conreen el terreny? Qui millor que els que fan créixer peres i patates ens mantinguin els tros net per evitar aquests terribles incendis que any rere any cremen arreu de la Mediterrània?

D’això en parlem força al Parlament Europeu i les iniciatives sobre aquesta qüestió van en la direcció d’una agricultura funcional, és a dir, d’una agricultura que també fa la funció de cuidar el territori...Bé, però aquest seria tema per una altra ocasió.

Havia de parlar del tren però ja he avisat al principi que en els records hi és tot barrejat. I espero que aquest recull de records personals hagin sigut també compartits per aquells 3.000 que encara viuen al poble i que recorden aquells temps, però també per conèixer una mica més les arrels d’aquest poble aquells que heu arribat més tard.

I com deia Raimon en una seva cançó: “Il·luny som de records inútils i velles passions” sinó que els nostres són records que ens han servit per retrobar velles amistats.

Moltes gràcies.