

extensió via 4

Full informatiu per a mantenir-vos al corrent de l'entitat i temes afins - <http://www.trendepalau.cat> - tren@trendepalau.cat

Març 2016 - Núm. 201

ASSEMBLEA

Recordem que l'Assemblea General de socis d'aquest any, ja anunciada a la Ev4 anterior, és el proper dia 12 de març al casal cultural de "Can Cortès" a Palau-solità i Plegamans. Es prega la màxima puntualitat.

Després es farà un dinar de germanor al restaurant de Can Duràn.

Demanem que comuniquem la vostra assistència.

VIA I OBRES

Per una vegada, la brigada de via i obres s'ha dedicat a reforçar l'aportació pròpia de vitamina D. Va estar un dia genial, amb un solet que ni fet a mida.

Ha estat aprofitat també per el nostre company Josep Guerrero, que esperem que aviat millori.



La brigada fent un esforç per prendre la valuosa vitamina D.

ARQUEOLOGIA

Continuant amb el tren de Mollet a Caldes i amb les coses que encara queden a la vista, entrarem amb la principal activitat del tren, les pedreres. Des de la carretera que va al Farell trobarem un pont que creua la Riera de Caldes, a mà esquerra surt un camí fet de llambordes i encara es veu ben conservat, al menys al primer tram.



Encara es poden veure les llambordes del camí d'anada a les pedreres.

Després de caminar uns 300 metres per sobre de les llambordes, arribem a una caseta on estava havia la bàscula per pesar la càrrega dels carros que transportaven les llambordes. Si posem el nas dins la caseta encara la podem veure.



Restes de la bàscula.

En arribar al final de camí ens endinsem per uns camins una mica més difícils i menys conservats que ens portaran a les antigues pedreres. Allà veurem perforacions de les barrines, ferides fetes a les parets per extreure les grans pedres de granet en que es feien les llambordes.



Les pedreres en la actualitat.



Imatge de les pedreres en el moment de la seva activitat.

Un altra imatge que ens pot portar al passat és la estació de Santa Rosa, abans anomenada del Nord. Comparant les dues imatges veiem el mateix edifici ben conservat.



Una imatge de la estació del Nord



La imatge actual de la mateixa estació.

Per la part de Mollet del Vallès, encara podem veure un camí per el que hi circulava el Calderí, sense vies es clar.



Fent un petit passeig, podem veure el mateix paisatge que veia la gent que viatjava amb el tren.



El paisatge ha canviat, però la casa que podem veure a la antiga imatge es conserva al centre del camp i que encara avui dia es conrea.



Una imatge actual del talús per on passava el tren de Mollet a Caldes.



LA GROSSA VA TOCAR A BILBAO.

No es massa freqüent que els ferroviaris siguin notícia a la premsa general, i encara que menys que ho siguin per quelcom positiu, ja que el més habitual és sortir retratat a causa de disbarats, atzagaiades, vagues, conflictes i desgavells de tot tipus; però un petita troballa en uns encants ens ha permès comprovar que no sempre ha estat així. Regirant papers vells varen aparèixer diversos exemplars de la revista "Ahora", en un d'ells em va sorprendre la portada, i l'he triat com a foto del mes.

La revista "Ahora", era una revista gràfica que es va començar a publicar el 1930 per l'editor madrileny Luis Montiel; els historiadors la qualifiquen de republicana moderada, quelcom semblant al que avui dia en diuen de centre, cosa que no vol dir pas imparcial. Els exemplars d' "Ahora" són un magnífic testimoni gràfic de tots el fets més rellevants ocorreguts durant la Segona República i la Guerra Civil des del bàndol republicà, encara que en aquest darrer cas ja havia perdut la seva centralitat al convertir-se en una publicació propagandística de les JSU (joventuts socialistes unificades). El periodisme gràfic, aparegut a principis del segle XX, fou un avenç importantíssim en la informació a la gent, per primer cop els personatges públics eren mostrats amb la seva imatge real, i els fets amb tota la seva magnitud i cruesa. Naixia una nova professió trepidant, la de periodista gràfic, que a diferència del redactor, havia d'estar obligatòriament al lloc dels fets, també naixia una nova eina de treball, la càmera i la pel·lícula de

35mm, ràpida, lleugera, i fàcil de revelar.

Fullejant l'exemplar que tractem avui, que és de finals de l'any 1933, veiem un interessant reportatge retrospectiu sobre la vida del President Macià, que havia mort el dia de Nadal del mateix any; i que sorprèn pel respecte i la consideració amb que se'l tracta, qualificant-lo com prohòmic i pare de la República, un fet impensable avui dia, acostumat amb estem, a les maneres de la premsa madrilenya envers els Presidents de la Generalitat.

La resta de la revista tracta de la Grossa de Nadal que havia caigut a Bilbao i estava molt repartit, i la portada va dedicada a un grup de ferroviaris del carrilet de Bilbao a Lezama; deixem que el peu de la foto expliqui els fets:

"LOS HOMBRES A QUIENES LA LOTERIA HA HECHO CAPITALISTAS".-

El mágico poder de la fortuna cambia el rumbo de la vida de sus elegidos. La marcha normal de las cosas se trastrueca a su influjo prodigioso. Estos modestos empleados y obreros del ferrocarril de Lezama recibieron, al llegar a Bilbao, la noticia de que la lotería les había hecho ricos. Y, negros aún por el carbón de la máquina, ven abrirse de súbito las perspectivas de otras trayectorias bien distintas a la inexorable que el mecanicismo de su oficio parecía haberles marcado de por vida."

Deixant de banda l'ampul·losa retòrica emprada, crida l'atenció, que pel fet que uns treballadors siguin (més o menys) rics al tocar-los-hi la loteria, passin a ser automàticament "capitalistes"; un bon tema per a sociòlegs especialitzats en la II República.

El carrilet de Bilbao a Lezama era un ferrocarril més aviat modest, de tant sols 12 km. de longitud, però tenia unes coses força curioses i peculiars, per començar sortia del tercer pis (Bilbao és així) de l'estació de Bilbao-Calzadas que era un casalot similar als del seu voltant, sense cap pinta de ser una estació de tren, excepte un rètol descolorit que ho indicava; però el més destacable eren els seus serveis funeraris. Resulta que els promotors d'aquesta empresa havien adquirit també els terrenys on es construiria el cementiri de Derio, el més important de Biscaia, i feren que el tren hi passés pel costat, això avui faria pudor de socarrim, però a finals del segle XIX aquestes coses i altres de pitjors,

encara no estaven mal vistes. Amb aquesta avinentesa, la companyia que controlava tren, funerària, sala de vetlles i cementiri, organitzà uns serveis fúnebres ferroviaris amb enterraments de 3 classes, proporcionant una capella i vagó mortuori per cada tipus d'enterrament, donant dret el de primera a disposar de tren especial i tot.

A aquest carrilet les coses li han anat bé a la vida, avui dia està totalment modernitzat i integrat a la xarxa de Rodalies de Bilbao que explota Euskotren, ja fa molts anys que no hi ha fumeres ni transporta enterraments, però ens queda la imatge dels anys trenta per comentar:

La imatge.-

Estem a l'estació de Bilbao-Calzadas, quasi segur cap al migdia del dia 22 de desembre de 1933, un cop acabada la rifa de Nadal; al fons veiem una de les capelles mortuòries de l'estació, i sobre la màquina 030T Krauss, molt semblant a les "Berga" hi posen cinc ferroviaris; clarament els identifiquem: a dalt, que és on toca, el maquinista i el fogoner, el maquinista veterà i panxut va equipat amb una soferta gorra d'hule d'inspiració britànica, i llueix com a atribut del seu càrrec una visible cadena de rellotge de butxaca; el fogoner es cobreix amb la clàssica txapela basca, va ple de sutge i tot fa semblar que li queden força anys de pala. A baix hi ha el personal del tren, d'esquerra a dreta: cap de tren, revisor i mosso, tots amb la gorra del seu càrrec que es regeix per les fulles "d'enciam", com més enciam més rang, el cap de tren comparteix amb el maquinista el privilegi de lluir, també, la cadena del rellotge. Tots fan una mica cara de circumstàncies, com si encara no es creguessin que els havia tocat la rifa; ens queda la incògnita de saber com els hi va anar després, si van continuar amb la feina segura del ferrocarril, o es van embranchar amb aventures incertes, però el que ens queda clar es que cara de capitalistes, precisament, no fan.

La imatge, a tota plana, es deu a un tal Amado, que malgrat l'espontaneïtat de la presa fa una composició d'una bellesa extraordinària jugant amb tres elements, la capella del fons, la xemeneia, i els doms de la màquina, les cinc figures, i destacant per sobre de tot la lluminositat del brunyit fanal de triangle; per tot plegat i per haver posat en portada una imatge amable dels ferroviaris, li donem un deu.

Reproducció digital d'una portada de la revista "Ahora" propietat del FIVV (Fons d'imatge Valero Vilagínés).