

## extensió via 4

### ASSEMBLEA

El dissabte dia 25 es va celebrar l'assemblea anual de socis. Aquesta vegada es va fer a la sala polivalent de les cotxeres del Tren de Palau per manca de lloc a l'habitual sala de Can Cortès. Es van discutir tota la sèrie de punts programats per el dia sense cap oposició, després es va fer la elecció de la nova Junta Directiva proposada al socis i que va ser aprovada per unanimitat. En acabar hi va haver un interessant debat amb l'apartat de precs i preguntes. Tothom va sortir força satisfet.



Una vista de l'aula amb els socis que celebraven l'assemblea.



La celebració del dinar de germanor.

### LA BIG VIÑAS

Ara ja fa dies que la locomotora "Big Viñas" està funcionant amb bon rendiment. Ja semblen solucionats els petits problemes que angoixaven al Ricard.



A la imatge es veu en Ricard la mar de content.

### 1<sup>er</sup> CONCURS Ev4

Tal com vàrem anunciar a la convocatòria del primer concurs Ev4 a l'anterior Ev4 que el premi seria un article que no està a l'abast dels afeccionats, aquí teniu la imatge del premi, el Reglament de Senyals (I.G.nº1) de la Renfe del l'any 1971.



### VIA I OBRES

Hem posat graveta a les andanes. Els dies de pluja ocasionava que les tinguéssim molt enfangades, les sabates dels viatgers ens embrutaven els cotxes. Encara que la solució no ha estat gaire encertada de moment ja no ens movem sobre un toll de fang.



L'Antonio escampant la graveta



I aquí veieu el resultat

### QUOTES

Es comunica a tots els socis que ja han estat posades en circulació les quotes anuals corresponents al any en curs. Esteu pendents que tot estigui correcte doncs aquest any per enèsima vegada hem hagut de canviar de sistema de cobrament de rebuts. Gràcies senyor banc, que diu que no ens cobra gaire per la feina que hem fet nosaltres de la gestió dels rebuts.

### MATERIAL

Alguna que altra vegada hem trobat un joc de ganxos units pel disc indicador de les ordres.

Ho hem solucionat amb un tub amb un encaix i soldat a la caixa del enganxall, d'aquesta manera té el seu propi lloc. L'encaix serveix perquè el disc no quedi entregirat.



Moment de la soldadura.

### MATERIAL

Per fer les maniobres de canvi de posició de la locomotora teniem un camí no gaire agradable de fer, pedra pendent i anar amb precaució de no trencar-se la crisma. Hem anat per feina i amb unes biguetes com les que teníem al altre costat les hem alineat i anivellant el terreny, ara ja no es fa tan penós fer la maniobra.



Anivellant el camí.

## IMATGE DEL MES



**Madrid: Villa, Corte i Metro**

Madrid, ciutat dual, polièdrica i sempre sorprenent; per a nosaltres, els catalans hi ha dos Madrid, un que coneixem massa, és el "Medrit" que pronunciem amb temor, recança i sempre amb prevenció quan despengem el telèfon interior de sis xifres i veiem que comença per "1", sabent que a continuació vindran coses com aquesta:

- "Como se atreven a hacer una cosa asi sin consultar"
- "No le pido su opinión, lo que le digo es que tiene que hacerse"
- "Mañana a las diez (matinada a Madrid) en mi despacho con toda la documentación"

És el Madrid-metròpoli que enyora un imperi on ja fa molt temps que s'hi fa de nit, i que ha anat perdent totes i cada una de les poques colònies que li quedaven. És el Madrid d'una Cort fàtua i carrinclona, farcida de "maceros" i "alabarderos", "ujieres", "edecanes", "besamanos y "vinos de honor", que paulatinament s'ha anat desplaçant dels salons damesquinats dels palaus cap a la llotja del Bernabeu, on hi campen tot tipus de "arribistas" i "conseguidores", sempre ben relacionats amb els poders fàctics i els governs de torn per fer bons negocis i tripijocs, i on els vins i pisolabis sembla que són de més bona qualitat que al palau reial de "Oriente".

Però hi un altra Madrid, és el "Madri" castís, sorneguer i "echao palante", de dita fàcil i punyent, el del "¡eso ahora mismo lo vamos a ver!" de la Verbena de la Paloma, que malgrat que el tòpic del "xotis" i la pianola ja està molt suat, i la globalització ho dilueix tot, continua subsistint dins la memòria col·lectiva d'una gent que ha tingut que plantar cara moltes vegades i que no es deixa trepitjar fàcilment. És el Madrid que al trenta-sis anava al front amb tramvia i al vespre se'n tornava a sopar a casa, però els van parar. És el Madrid que el gener del setanta-set omple els carrers després dels assassinats del carrer Atocha, i els que es pensaven que amb una mà de pintura ni hauria prou, veuen que la cosa va en serio de veritat i ja no si valen mitges tintes.

És el Madrid que al vuitanta-sis es tira a les vies fart del mal servei de la línia de Móstoles i ho para tot, i gràcies a ells tenim trens de Rodalies decentes i moderns. És el meu Madrid, el que vaig compartir el vespre de l'onze de març del dos mil quatre a Sol, en un ambient de ciutat en estat de setge; davant la seu de la Comunitat tancada a pany i clau, quan es va començar a concentrar gent que venia de tot arreu, tristos, indignats i encara en estat de xoc, amb un únic clam potent i punyent: "¡Quien ha sido! ¡quien ha sido!" estona i estona, i a l'altre cantó de les sinistres parets el silenci i la vergonya del qui no té res a dir més que mentires.

Aquet Madrid (el Madri) té el Metro com una de les seves senyes d'identitat, sense ell no es podria subsistir dins d'aquesta ciutat atabaladora, congestionada i sempre trepidant. El Metro és una referència vital a Madrid, quan li preguntes a un madrileny a on viu, el més normal és que en contesti mencionant l'estació de Metro més propera a casa seva, així et poden dir que viuen cap a Opera o Tribunal, el més castissos i arrelats, o bé cap a Campamento o Vinateros els més perifèrics i nou vinguts.

Del Metro de Madrid cal donar-ne algunes xifres, ja que és de bon tros amb els seus 293 km i 301 estacions la segona xarxa ferroviària de L'Estat després de l'Adif:

1950 - Madrid	54 km	Barcelona	32 km
1995 - Madrid	111 km	Barcelona	85 km
2016 - Madrid	293 km	Barcelona	132 km

Només entre l'any 2000 i el 2007 va créixer més de 127 km. entre Metro convencional i Metro lleuger (27 km. que són de tramvia).

No farem més comentaris sobre aquesta espantosa expansió del servei, ni si està del tot justificada o no, però se'ns posa la pell de gallina pensar com i qui ho haurà de pagar, perquè el que està clar que no està pagat; però sí cal dir que si hom baixa a l'estació de Pitis, final de la línia 7, es trobarà al vell mig d'un camp de matolls per on hi corren els conills; i és que Madrid és així, als llocs hi arriba abans el Metro que les cases. A principi dels anys setanta el Metro era força diferent al d'ara, si podien veure coses interessants i curioses; la línia 1 que datava del 1919 i en aquells temps anava de Portazgo a Plaza Castilla, es pot dir que travessava tots els registres vitals del vell Madrid. Estava quasi igual que quan es va inaugurar, hi feien servei uns anacrònics i variats cotxes pintats com sempre de roig-granat i carrossats per una empresa que portava el castís nom de Faustino Recuero; no hi havia res de plàstic, tot era de fusta i metall, i la il·luminació era amb bombetes d'incandescència connectades en sèrie amb la tensió de línia, quan el tren accelerava la llum s'anava esmorteint fins quedar en una angoixant penombra, que s'esmunyia de cop al tancar la controla, provocant un sobtat resplendor que ho enlluernava tot, i que de pas servia per anunciar que ja arribàvem a la propera estació.

Hi ha una dita que diu que els catalans de les pedres en fan pans, un tòpic desgastat com tants d'altres, en canvi si podem dir que a Madrid sempre hi ha algú que se les empesca per a treure partit de qualsevol situació que sorgeixi, per surrealista que sigui. La cosa normalment no és per fer-se ric, però serveix per anar tirant dins d'aquesta soterrada i camaleònica "Corte de los Milagros" que perviu a les entranyes de la ciutat, que tant pot donar tot tipus de pidolaires com un "pequeño Nicolás". El cas és que en aquells temps la bitllètica no estava gaire desenvolupada, i per entrar al Metro s'havia de comprar un bitllet a la taquilla, ja que no hi havia abonaments; un cop tenies el bitllet que costava un duro, entraves per un torniquet que el validava. Tot això provocava considerables cues a les taquilles que feien perdre força temps; doncs dit i fet, a les estacions de més aflluència una cort d'espavilats revenia bitllets al preu de sis pessetes, a les persones que tenien presa i així s'estalviaven la cua de la taquilla; no hi havia estafa perquè el bitllet eren legals, ja que un d'ells s'encarregava d'anar-los comprant a la taquilla; simplement es tractava del "Madri" on tota cuca viu.

### La imatge.-

El "Suburbano" és una peculiaritat del Metro madrileny, el va construir l'Estat a principi dels anys cinquanta, quan Madrid començava a créixer pel sud, i va estar força temps integrat a Feve amb bitllets i explotació diferents a la resta del Metro. Tenia per finalitat enllaçar l'antic FC d'Almorox amb el centre de Madrid; el carrilet es va clausurar l'any 1970 i seguidament va ser substituït per un ferrocarril modern, projectat inicialment com a Metro i construït finalment per a la Renfe a l'any 1976; aquesta línia que actualment forma part de la C5 de "Cercanías Madrid", durant molts anys va restar aïllada de la resta de la Renfe, essent l'únic enllaç a través del FC militar de Cuatro-Vientos a Leganés.

El "Suburbano" era la continuació natural del FC Aluche-Móstoles cap al centre de Madrid, el seu recorregut era en gran part per la superfície vorejant el magnífic paratge de la Casa de Campo, però quan arribava a l'estació de Lago, s'endinsava sota terra cara avall, agafa carrereta amb tots els ferros posats, passava per sota el riu Manzanares a tota pastilla i enfilava la rampa cap a la "Plaza de España", perdent i perdent velocitat, mentre les llums s'anaven esmorteint i esmorteint, i els motors roncaven i roncaven contra la rampa com a feres ferotges, i quan semblava que no arribaríem mai, tall de tracció i com si es fes de dia; i ja estàvem a sota la "Plaza España" on ens esperava l'escala mecànica més llarga d'Europa (o al menys així ho deien), sensacional atracció de fira que amb els seus saltironets per si sola ja justificava el viatge. I és que parlem de Madrid.

*Composició de tres cotxes del "Suburbano" a l'alçada de Campamento, estiu de 1973. Negatiu 35 mm. B/N original de J. Valero Vilagínés (FIVV)*