

Arquitecto, Diseñador, Pintor y Escritor. Es el prototipo del artista integral que la especialización actual ha llevado progresivamente a la extinción. Por su trayectoria profesional ha sido distinguido con numerosos premios, entre ellos la Medalla de Oro al Mérito en las Bellas Artes de España, y Chevalier de l'Ordre des Arts et des Lettres de Francia.

Arquitecte, Dissenyador, Pintor i Escriptor. És el prototipus de l'artista integral que l'especialització actual ha portat progressivament a l'extinció. Per la seva trajectòria professional ha estat distingit amb nombrosos premis, com ara la Medalla d'Or al Mèrit en les Belles Arts d'Espanya i el Chevalier de l'Ordre de les Arts i les Lletres de França.

De niño sentía fascinación por los ferrocarriles. Tenía una instalación aceptable de trenes eléctricos en casa y fui socio fiel y entusiasta de la Asociación de Aficionados a los Ferrocarriles en Miniatura, pintorescamente situada en la calle Escudellers, en pleno Barrio Chino de Barcelona. Allí acudía cada sábado por la tarde para hacer circular mis trenes por la instalación de vías de ancho HO (la de escala 1/87, el menor tamaño tolerado por los especialistas), pero también para ver circular trenes mayores, más serios, los de ancho 0, y sobre todo los de ancho 1, que no había visto en ningún otro lugar. Locomotoras enormes, pesadas y bellísimas; alguna pieza única, toda en latón visto, sin pintar, construida artesanalmente por algún aficionado, que mirábamos con fervor. Traía su máquina con enorme orgullo, jamás la dejaba apoyada si no era en los raíles; ¡qué les podía pasar a las frágiles pestañas de sus ruedas si dejaba la locomotora descuidadamente sobre la mesa! (las pestañas eran frágiles porque estaban reproducidas rigurosamente a escala; no como esos trenes de juguete como el ridículo Märklin, con esas pestañas sobredimensionadas para que no se dañen y para que el tren no descarrile con tanta facilidad). En los circuitos de la asociación los trenes circulaban a discreta velocidad —a la escala proporcional del tren real—, nunca se permitían las carreras, y un descarrilamiento se consideraba una tragedia, también a escala proporcional de un descarrilamiento real.

Yo era el de menos edad entre los fieles de la asociación y el auténtico culto que demostraban por el ferrocarril me tenía fascinado. Allí no se hablaba de otra cosa que no fuese de trenes, nunca los oí charlar sobre mujeres, fútbol o política; sólo de trenes, fuese a tamaño natural o en miniatura. Algunos de los asociados más rigurosos y críticos trabajaban profesionalmente en líneas férreas, o eran jubilados de las mismas, y cuando llegaba el sábado se iban a la asociación a recriminar nuestra falta de rigor y seriedad en tema tan trascendental.

Quan era petit sentia fascinació pels ferrocarrils. Tenia una instal·lació acceptable de trens elèctrics a casa i vaig ser soci fidel i entusiasta de l'Associació d'Aficionats als Ferrocarrils en Miniatura, pintorescament situada al carrer Escudellers, en ple barri xinès de Barcelona. Hi acudia cada dissabte a la tarda per fer circular els meus trens per la instal·lació de vies d'ample HO (la d'escala 1/87, la mida més petita tolerada pels especialistes), però també per veure circular trens més grans, més seriosos, els d'ample 0, i sobretot els d'ample 1, que no havia vist enlloc més. Locomotores enormes, pesades i bellíssimes; alguna peça única, tota de llautó vist, sense pintar, construïda artesanalment per algun aficionat, que miràvem amb fervor. Portava la seva màquina amb un orgull enorme, mai no la deixava recolzada si no era en els rails; què els podia passar a les fràgils pestanyes de les seves rodes si deixava la locomotora descuidadament sobre la taula! (les pestanyes eren fràgils perquè estaven reproduïdes rigurosament a escala; no com aquells trens de joguina com el ridícul Märklin, amb aquelles pestanyes sobredimensionades perquè no es danyessin i perquè el tren no descarrilés amb tanta facilitat). En els circuits de l'associació els trens circulaven a una velocitat discreta —a l'escala proporcional del tren real—, no es permetien mai les carreres, i un descarrilament es considerava una tragèdia, també a escala proporcional d'un descarrilament real.

Jo era el de menys edat entre els fidels de l'associació i l'autèntic culte que demostraven pel ferrocarril em tenia fascinat. Allà no es parlava de cap altra cosa que no fos de trens, mai no els vaig sentir xerrar sobre dones, futbol o política; només de trens, ja fos a mida natural o en miniatura. Alguns dels associats més rigurosos i crítics treballaven professionalment en línies fèrries, o n'eren jubilats, i quan arribava el dissabte anaven a l'associació a recriminar la nostra falta de rigor i serietat en un tema tan trascendental.

En una ocasió se organizó una excursión, naturalmente en tren, hasta Portbou, para ver el proceso de cambio de anchura entre ruedas por el que los vagones se adaptaban al ancho de vía europeo y podían circular por la red internacional. En aquel entonces este proceso constituía una novedad, ya que, desde siempre, los pasajeros y la carga debían transbordar de tren al llegar a la frontera. Recuerdo varias cosas pintorescas de aquel viaje. Apenas llegamos a la frontera todos los excursionistas bajaron apresuradamente del tren y recorrieron los pocos metros que nos separaban del inicio de la red francesa; allí el líder cultural de la expedición exclamó:

— Fijaos, ¡el ancho europeo!

Y el grupo se mantuvo unos minutos en respetuoso silencio mientras contemplaba unos raíles oxidados entre los que crecían las malas hierbas.

Una experiencia más trascendente, de las que uno se siente orgulloso toda su vida —como haber escuchado a Louis Armstrong en el Windsor de Barcelona, o haberse dado de bruces con un gran tiburón en un arrecife del Caribe y no haber sentido miedo—, fue trepar al puesto del maquinista de una locomotora de vapor y colaborar en unas cuantas maniobras, sin dejar de hacer sonar el silbato.

Me he entretenido en estos recuerdos porque ahora me doy cuenta de que en todo aquel viaje en tren, todos los verdaderos aficionados permanecemos en la plataforma; nos parecía que entrar en el vagón era perderse algo, era como no estar en cubierta en una bella travesía náutica. Estos espacios siempre me han parecido encantadores. Recuerdo una imagen mágica, casi surrealista, de una película donde W.C. Fields viajaba cómodamente sentado en una terraza, muy art-decó de un... ¡avión! Hoy, desgraciadamente no sólo se ha hecho difícil hacerlo en un avión, sino también en un coche, autocar, tranvía, hovercraft, barco turístico de reciente construcción y tren.

(1) *Tusquets, O.: Todo es comparable.*

En una ocasió es va organitzar una excursió, naturalment en tren, fins a Portbou, per veure el procés de canvi d'amplada entre rodes pel qual els vagons s'adaptaven a l'ample de via europeu i podien circular per la xarxa internacional. En aquells dies aquest procés constituïa una novetat, ja que, des de sempre, els passatgers i la càrrega havien de transbordar de tren en arribar a la frontera. Recordo unes quantes coses pintoresques d'aquell viatge. Amb prou feines vam haver arribat a la frontera tots els excursionistes van baixar amb pressa del tren i van recórrer els pocs metres que ens separaven de l'inici de la xarxa francesa; allà el líder cultural de l'expedició va exclamar:

—Fixeu-vos-hi, l'ample europeu!

I el grup es va mantenir uns minuts en respectuós silenci mentre contemplava uns rails oxidats entre els quals creixien les males herbes.

Una experiència més transcendent, d'aquelles de què un se sent orgullós tota la vida —com haver escoltat Louis Armstrong al Windsor de Barcelona, o haver topat cara a cara amb un gran tauró en un escull del Carib i no haver sentit por— va ser enfilar-se al lloc del maquinista d'una locomotora de vapor i col·laborar en unes quantes maniobres, sense deixar de fer sonar el xiulet.

M'he entretingut en aquests records perquè ara m'adono que, en tot aquell viatge en tren, tots els veritables aficionats ens vam quedar a la plataforma; ens semblava que entrar al vagó era perdre's alguna cosa, era com no ser a coberta en una bella travessia náutica. Aquests espais sempre m'han semblat encantadors. Recordo una imatge màgica, gairebé surrealista, d'una pel·lícula en què W.C. Fields viatjava còmodament assegut en una terrassa, molt d'art *déco*, d'un... avió! Avui, desgraciadament no només s'ha fet difícil fer-ho en un avió, sinó també en un cotxe, autocar, tramvia, hovercraft, vaixell turístic de recent construcció i tren.

(1) *Tusquets, O.: Tot és comparable*

Taller de Construcción de La Maquinista Terrestre y Marítima de Barcelona hacia 1945.
Taller de Construcció de La Maquinista Terrestre y Marítima de Barcelona al voltant de 1945.

