



Ángel Cabrera, del tren de vapor al tren elèctric

Se sap de memòria tots els trens que passen per l'estació ínfima de Sant Jordi Desvalls, on té una casa, un hort i una munió de gats que l'esperen. «He de venir cada dia des de Girona per posar-los menjar», confessa. Diu que aquesta estació —un parell d'habitacles plens de grafit i un manyoc de vies embardissades— és de les més maltractades de Girona. I ho diu perquè s'ho coneix molt bé. L'Ángel Cabrera va néixer a Calatayud el 1933. A la RENFE encara li faltaven vuit anys per existir. A les comarques gironines, en aquells temps, a més del tren gros, que anava a França passant per Girona i Flaçà, encara hi havia els trens petits d'Olot, de Sant Feliu i de Palamós. Tots anaven a vapor i eren de via estreta.

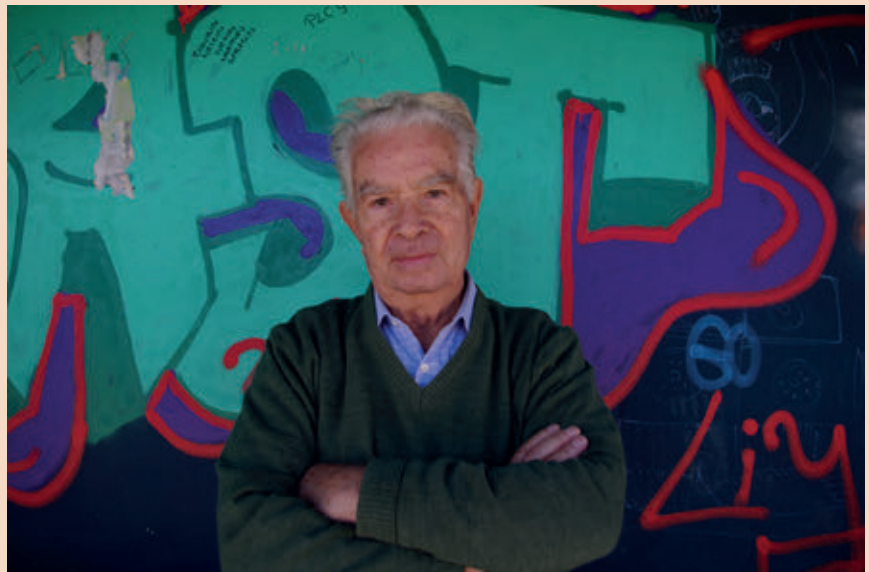
A casa de l'Ángel eren deu germans. El seu pare treballava al ferrocarril, però cap dels altres germans no s'hi va voler dedicar. Quan a l'Ángel se li acostava l'edat de fer la *mili* va decidir fer-se voluntari. Els voluntaris podien accedir a l'escola militar del ferrocarril, i ell volia ser maquinista. «Els militars es dedicaven a formar agents per al ferrocarril, cosa que s'ha suprimit i jo ho trobo molt malament», ex-

plica. «En aquells temps feies la *mili* i aprenies un ofici alhora. Hi havia un batalló que s'hi dedicava i cada any sortien 500 agents, maquinistes, caps d'estació i caps de tren. Et dedicaves tres mesos a fer instrucció i ja passaves a fer d'aprenent a RENFE amb sou inclòs. Amb el sou feien una cosa meravellosa. Te'n donaven la meitat i l'altra meitat te la guardaven. A aquella edat, amb 18 o 19 anys, si ens l'haguessin donat tot, l'hauríem fos!».

Als vint anys va començar a treballar a RENFE com a maquinista de vapor. Els estudis duraven tres anys i quan acabaven els donaven les destinacions a escollir. L'Ángel va escollir Girona perquè li va dir un ferroviari vell: «*Vete a Gerona! Es una ciudad pequeña, pero muy bonita*». No hi havia gaires catalans a l'escola de ferroviaris, probablement perquè tampoc no hi havia gaires voluntaris per fer la *mili* en aquells temps. I d'entre les destinacions que oferien sempre hi havia places lliures a Catalunya i al País Basc. Diu l'Ángel que tothom preferia quedar-se a prop de casa i que, a més, el nivell de vida aquí era més alt. El sou durava menys. Ell va ser el primer de la

seva promoció, la 13a. I va arribar a Catalunya l'abril de 1957. Era maquinista i comandava el tren, amb el fogoner al costat, que anava emplenant de carbó la màquina. «Jo he conduït trens que passaven arran de l'estàtua de Colom. Pel mig de la ciutat. El recorregut entre el Morrot i la Barceloneta el fèiem a *paso de hombre*. Davant de la màquina hi anava un senyor amb una bandereta per si de cas hi havia algun vehicle. Això va anar així fins al 1962. I els trens de vapor van funcionar fins al 1964».

Quan va arribar a Girona va quedar parat de la qualitat de les màquines i del personal que hi havia a la ciutat: «El ferrocarril, el material, les màquines de tren, els tallers, tot era del millor que hi havia a Espanya. Hi havia 250 ferroviaris i avui dia no arriben a 25. Ho han anul·lat tot. On ara hi ha l'Hipercor i on hi havia aquell col·legi tan gran i fins l'avinguda Sant Narcís, tot allò era de la RENFE. Hi havia uns tallers fabulosos, seixanta o setanta màquines de tren i deu o dotze vies». M'ensenya una fotografia del anys seixanta de l'estació de tren de Girona. A l'Ángel li agrada tant el tren i tot el que l'envolta que, per Nadal, feli-



>> Tres moments amb Àngel Cabrera a Sant Jordi Desvallés.

JUDIT PUJADÓ > TEXT i FOTOS

ADREÇA WEB
PER ESCOLTAR
L'ENTREVISTA
goo.gl/W5T3Zu



cita els amics amb fotografies antigues de màquines de tren.

Quan ell hi treballava, els trens s'emplenaven de pagesos i pageses que anaven a mercat carregats de farcells. Les mercaderies viatjaven en tren, no com ara. Els ferroviaris gironins feien el transport de mercaderies entre Barcelona i Portbou, de nit. Deu o dotze trens cada dia. Molts *naranjeros* que venien del País Valencià amb destinació a Europa. El 1964 hi va haver un accident molt gros a Camallera. Ell era a l'estació, aquell dia: «Va ser un error humà. Van xocar un exprés que venia de Portbou i un *naranjero*. Estaven fent la doble via i en aquell tram hi havia via única. No va morir ningú perquè els maquinistes van saltar abans de xocar, però va quedar un ajudant encaixat entremig de les màquines. Van haver de fer un forat per treure'l. L'amo del bar de l'estació va treure un pal de fusta per poder fer-lo sortir. Vaig tornar a Camallera vint anys després i la noia del bar encara em va reconèixer».

La via que du a Portbou acaba, de fet, a Cervera de la Marenda. L'Àngel explica que a l'estació de Cervera hi ha dues vies que són espanyoles, amb

l'ample de via de sis peus castellans. I els trens francesos acaben a Portbou, on tenen també dues vies franceses amb l'ample europeu. Durant un temps això els permetia comprar coses que aquí no es trobaven, com ara acer inoxidable. L'Àngel va anar entrant les forquilles, les culleres i els ganivets per regalar coberteries a la família. O un parell de quilos de cafè, en aquells temps impossibles d'aconseguir, que portaven en cru i es torrava aquí abans de vendre'l.

L'electrificació de les vies tampoc no va ser ràpida. S'anava fent a trams, i durant un temps calia canviar de màquina a Maçanet. Les retallades de personal van començar al cap de poc temps, a principi dels setanta. RENFE preferia tenir el personal concentrat a les estacions grans. «Jo sempre he dit que un maquinista o un interventor que viu a Girona va al tren il·lusionat. A Girona res no queda lluny. Molts venien de Salt amb bicicleta o caminant. En canvi els de Barcelona viuen a Granollers, a Premià o a Mataró. Arriben al tren *encabronaos*. De Girona sortia un tren cap a Barcelona a les 5.15 h. Cap problema. En canvi RENFE no va po-

der fer sortir un tren de Barcelona cap aquí a aquella hora».

Quan va haver-hi les reduccions de personal l'Àngel va haver de deixar de ser maquinista per ser interventor. S'havia casat amb una gironina, tenia fills i no volia canviar de destinació. És d'aquest temps que el coneix tanta gent a Girona. Diu que els interventors han de tenir més mà esquerra, i que a ell sempre li ha agradat tractar amb la gent. L'Àngel es va jubilar el 1996. Va treballar 40 anys i sempre hi anava il·lusionat. «Ni un dia de baixa, no vaig fer». Tot ha canviat molt. A Celrà diu que fa dos anys que no venen un bitllet. La gent no paga i Renfe deixa estacions sense taquilla. Ell s'hi fixa, perquè agafa el tren per venir a Sant Jordi Desvallés i veu com els estudiants s'avisen pel mòbil i es diuen si hi ha revisor, o no. «I no només els estudiants, eh?», afegeix.

Han estat quaranta anys sobre rodes veient com ha anat canviant el país. Entre les misèries de les petites estacions de rodalies i la grandesa de les noves estacions del tren d'alta velocitat.

JUDIT PUJADÓ és escriptora.