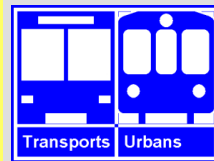
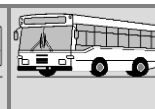
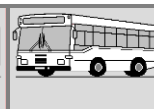
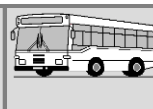
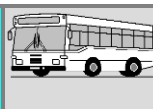
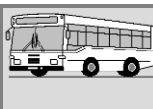
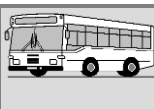




¿Quién soy?...



HISTORIAL

Me llamo **Xavier Flórez Bosque**.

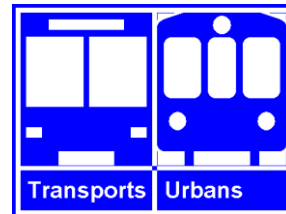
Vivo en un pequeño pueblo de Cataluña que se llama **CARME** (Cod.Postal 08787) que está situado en la comarca de *la Anoia* y muy cerca de *Igualada* (provincia de Barcelona) desde hace unos 20 años aproximadamente, antes estuve viviendo un año en Roda de Berá y el resto en Barcelona capital en diferentes barrios siempre desde que nació.

Tengo (actualmente) 63 años y estoy en la situación de jubilado.

Mi profesión es (era) la de **administrativo** y no tiene ninguna relación con mi afición...

Mi afición desde muy jovencito son los **Transportes Urbanos** en todas sus vertientes, Tranvías, Trolebuses, Autobuses, Ferrocarriles, Autocares, Teleféricos, etc. etc. y en todas sus modalidades, Líneas, Vehículos, Empresas operadoras, etc. así como en todas las dimensiones, desde tamaño real a maquetas en miniatura (modelismo).

Mis "incurSIONES" (he evitado usar la palabra "aportaciones" a drede) en este mundillo del Transporte han sido varias, algunas las considero importantes aunque también hay otras de menores, por lo que las voy a detallar por separado (por grupos con distintos colores de fondo) y como soy muy "clasicón" lo presentaré todo en "formato" ficha exactamente como las que hago servir en este sitio web.



Los Inicios.- De pequeño me quedaba embobado viendo los "artilugios" que veía por la calle, pero no los coches o la gente, lo que me embobaba eran los tranvías, autobuses y trolebuses (de la entonces TB en Barcelona, mi ciudad natal) ya que entonces (principios de los años 60) era un "hervidero" de modelos... era un encanto ir por la calle.

Empecé a "ir al cole" a los *Jesuitas de la Calle Caspe*, yo vivía en la misma calle Caspe (esquina Sicilia) pero daba siempre un rodeo por la Plaza Tetuan y la Gran Vía para poder ver el desfile continuo de Tranvías.

Luego fui a estudiar a los *Jesuitas del Clot* (San Pedro Claver) y a la que podía me desplazaba en trolebús (porque en el Metro no se veían "paisajes" urbanos).

Pero esa mi afición me hacía considerarme a mi mismo como un "bicho raro" porque no me gustaba lo que les gustaba a otros. Por ello no lo comentaba nunca con nadie, ni con mis amigos.

De esa época mi "contribución" a la afición fue la de que en cuanto podía hacer "campana" y no ir al "cole" me iba a pasear en tranvía o en autobús de dos pisos hasta donde podía. Empecé a conocerme de memoria todas las líneas de Barcelona y de paso a coleccionar "capicuas" de entre los billetes que me daban (y que a veces pedía a los cobradores, pagándolos por supuesto).

En 12-1969 empecé a trabajar, mi afición la tenía "aletargada". Había decidido que realmente era "rara" e intentaba que no me "sobrepasara". Pero de camino desde casa al trabajo (situado a unas 6 calles) cuando veía venir el trolebus de la línea 35 lo cogía, aunque era solo para dos paradas. El cobrador ya me conocía y acabó guardandome algún que otro capicua.

En el trabajo conocí a mi primera mujer, allá por el año 1970. Festejamos una temporada, apalabramos un piso para comprarlo a medias y nos decidimos. Pedimos préstamos y firmamos una hipoteca, pero me tuve que ir a hacer el Servicio Militar y encima me tocó en el *Sahara* y en la época de la famosa "*Marcha Verde*" que acabó haciendo que España abandonase aquella colonia.

Al poco de volver yo de la "Mili" me casé tal como ya habíamos decidido con mi mujer. Eso fue el **07-09-1975**.

En todos esos años (70 a 75) la afición totalmente olvidada...



En 1975 me trasladé a vivir al barrio del Clot (de Barcelona). El 14-07-1977 nació mi primera hija, Ruth; el 01-10-1981 nació mi segundo hijo, Pol; y el 17-04-1986 nació mi tercer y último hijo, Oriol.

La afición totalmente abandonada con mis dos primeros hijos, que me acaparaban todo el tiempo libre de que disponía, como mucho miraba los “trenes eléctricos” en las tiendas de juguetes y hasta llegué a comprar un kit de iniciación en las rebajas del “Corte Inglés”, pero los “trenes” no me convencían, lo mío eran los tranvías.

Pero allá por el año 1984, ya antes del nacimiento del último de mis hijos, comenzaron a ocurrir una serie de acontecimientos que concatenados hicieron que se reavivase definitivamente lo que estaba aletargado tantos años, los describo fugazmente, saltándome pormenores sin demasiada importancia:

Descubrí una tienda denominada “MABAR” en la que vendían tranvías en miniatura (eran un modelo muy rudimentario de la casa Mehano-técnica de Slovenia) que salían muy bien de precio. En la misma tienda vendían revistas y ojeándolas vi una que se llamaba “CARRIL” de la que habían diferentes números (concretamente el 9, 10 y 11, publicadas en 9/84, 12/84 y 3/85 respectivamente) y en su interior vi el reportaje o artículo de “Los Tranvías de Marín a Pontevedra” y en él se hablaba de tranvías (por supuesto) y en el último número hasta de Trolebuses. Me quedé embobado, como es natural me compré los tres números y frecuenté la tienda mientras se estuvieron publicando los siguientes tomos. Llegué a la conclusión de que mi afición no era tan “rara” ya que había gente que escribía sobre ella y se hablaba hasta en revistas. Además, de los datos de esas tres publicaciones pude obtener el nombre del quien lo editaba: “Asociació d’Amics del Ferrocarril de Barcelona” (AAFCB) y así obtuve también su dirección.



Tienda MABAR



Tranvías de MehanoTécnica



Los tres números de CARRIL que me aficionaron

Un día me personé en el local social de la AAFCB y pregunté sobre el tema “Tranvías” y el portero (Joan Tomás Diego) amablemente me presentó a Jordi Ibañez Puente y posteriormente fui conociendo a otros como Josep Maria Gómez de Perugia, a Josep Vilasaló Brotons, a Cesar Ariño Plancheria, y a una larga lista de personas más que no sigo enumerando porque me dejaré a muchos sin citar.

Continúa el tema personal en el resto de apartados (dando saltos de forma cronológica)...



El día 06-09-1985 me di de alta formalmente como socio de la AAFCB.

Esta acción cambiaría para siempre el rumbo de mi vida...

En los primeros tiempos todo era aprender. Paralelamente comencé a ofrecerme para colaborar y ayudar en diferentes temas de la AAFCB.

A mediados de 1986 empecé a colaborar en la Contabilidad de la AAFCB, aunque oficialmente en aquel momento era Jordi Valero Vilaginés el contable, yo no podía serlo porque no tenía suficiente antigüedad en la AAFCB (Soci). Ese año presentó él por última vez los números que yo ya había comenzado a trabajar y la Asamblea General de primeros del año siguiente (osea en 1987) me ratificó a mi como **contable** ya definitivamente, entrando a formar parte de la Junta Directiva de la AAFCB. De hecho, en aquel momento, la misma persona que hacía de contable lo hacía también de tesorero, por tanto me quedé como responsable de todo el tema financiero de la Soci.

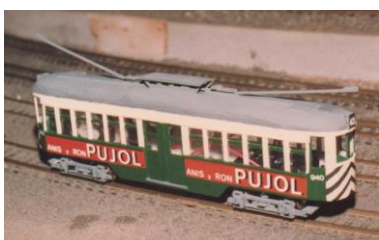
(Aparco el tema AAFCB (Soci) y volveré sobre él más adelante...)

En 1986 me apunté a la asociación EUROFER.

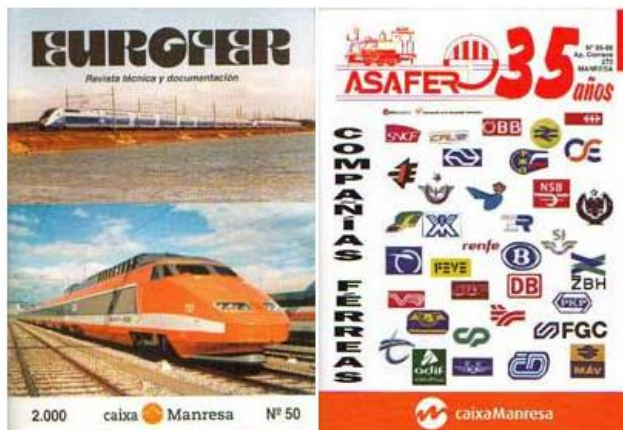
En el período que acabo de detallar en el anterior apartado de la AAFCB se incluye y se cita que la novedad me hizo ir conociendo gente, y entre ellos conocí al presidente de la misma Antoni Ballará Roca y a otros miembros de dicha asociación que lo eran también de la AAFCB. Así me encontré rodeado de gente que empezaba a conocer pero que me resultaban agradables.

Esta asociación era una delegación en Barcelona de otra denominada ASAFER que tiene su sede en Manresa.

Ambas asociaciones editaban un informativo del que yo estuve recibiendo varios números. Actualmente el Presidente de ambas es la misma persona (citada anteriormente). Se puede ver más información aquí: <https://eurofer.wordpress.com/quienes-somos/> y sobre las revistas aquí: <https://eurofer.wordpress.com/revista/>.



En la época en que yo me hice socio se acostumbraban a reunir los socios los sábados por la tarde en un bar que estaba situado en la Avda. Virgen de Montserrat (casi en el Carmelo) en donde se proyectaban diapositivas y alguna película mientras se hacía tertulia entre todos. En esa época me comencé a aficionar al modelismo ya que en las reuniones de Eurofer coincidía con Joaquim Vidal Homs que estaba construyéndose varios modelos de tranvías a escala 1/87. Uno de ellos (el mejor de los que estaba construyendo) era un “tanque” de vía estrecha (de color verde-Urbas) que me encantó, hasta el punto que tomé las medidas y le confeccioné el anuncio (que los tranvías de Barcelona siempre lucían en sus laterales). Él construía sus tranvías con cartón (un tipo de cartón especial prensado y pulido) por lo que entre sus amigos lo apodaban cariñosamente como “cartoneti” y con ese apodo se quedó.



Así fue como empecé a animarme yo a construir los míos. Empecé con tranvías, continué con trolebuses y acabé (después de varios años) con autobuses. Mis primeros tranvías también fueron contruidos con cartón, luego ya me pasé al plástico. Más adelante volveré sobre el tema ya que el modelismo lo considero una faceta interesante en mi vida y me ha condicionado durante un cierto tiempo. Con el amigo Joaquín Vidal seguimos coincidiendo, pero con los años se distanció nuestra relación.

El resto de actividades de la asociación era la de reunirse un grupo de socios y por su cuenta y riesgo hacer algún itinerario en tren para ir a ver alguna obra, estación, ramal ferroviario o lugar de interés. Yo no participaba en esas excursiones porque no disponía de tiempo los fines de semana. Por ello me fui quedando un poco aislado.

Cuando se acabaron las reuniones en el Bar, buscaron otro lugar en donde poder proyectar las diapositivas y películas. Entonces (pasados unos años) consiguieron un local propio cedido por RENFE en la estación de Sants. Allí montaron una maqueta. Pero yo ya no podía ni siquiera ir al local por lo que me lo replanteé y me di de baja.

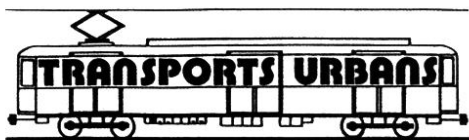
Años más tarde consiguieron trasladarse a la Estación de Francia y tuvieron un local (seguramente aun lo tienen) en el sótano de la nave de la calle Ocatá, o sea al lado justo de donde estaba el local de la AAFCB (Soci) de Barcelona. Alguna vez había coincidido con Antoni Ballarà y hasta comentamos (y estuve a punto) de volver a hacerme socio, pero no acabó de materializarse...



Mi primer tranvía hecho con cartón.

A finales de 1987 tuve la idea de organizar una Sección dentro de la AAFCB destinada exclusivamente a “Transportes Urbanos”. A mí los trenes grandes todavía me parecían demasiado grandes... lo mío seguían siendo los “pequeños” transportes urbanos o suburbanos, o sea tranvías, trolebuses, autobuses e incluso carriles...

Sección de :



En 12/1987 se presentó un proyecto a Junta Directiva (fue fácil porque yo formaba parte de ella) que lo consideró viable.

El 19-01-1988 se presentó el borrador para llevar a la próxima Asamblea General, se aprobó. El 20-02-1988 se celebró una reunión para recoger firmas de los simpatizantes de la futura Sección. Ese día firmaron 20 y en los siguientes se recogieron un total de 47 firmas.

El 21-04-1988 la Junta Directiva (en su reunión mensual) aprobó la constitución de la Sección de Transportes Urbanos.

En 01-1989 (un año después de los inicios) se redactó y editó el primer “Boletín Informativo” que pretendía ser mensual, aunque era muy limitado de forma y contenido, o sea que más bien parecía una circular que no un boletín. A partir de 01-1990 (núm.12) se mejoró un poco la presentación y se mantuvo la periodicidad mensual hasta 06-1990 (núm.17) luego se aumentó el contenido de meses ya que cada vez costaba más el tiraje en cuanto a tiempo e imprenta. En 01-1991 (núm.21) se incorporó el color en la portada y contraportada que se seguiría manteniendo hasta el final (con alguna excepción por falta de presupuesto). Se adjunta un cuadro con los números editados y el contenido en meses, que dan idea de cómo se fue desarrollando el tema:

Núm.	Contenido	Núm.	Contenido	Núm.	Contenido	Núm.	Contenido	Núm.	Contenido	Núm.	Contenido
0	12-1988	6	06-1989	12	01-1990	18	07 a 09-1990	24	07 a 09-1991	30	07 a 12-1993
1	01-1989	7	07-1989	13	02-1990	19	10-1990	25	10 a 12-1991	31	01 a 04-1994
2	02-1989	8	08 y 09-1989	14	03-1990	20	11 y 12-1990	26	01 a 04-1992	32	05 a 08-1994
3	03-1989	9	10-1989	15	04-1990	21	01 y 02-1991	27	05 a 08-1992	33	09 a 12-1994
4	04-1989	10	11-1989	16	05-1990	22	03 y 04-1991	28	09 a 12-1992	34	01 a 12-1995
5	05-1989	11	12-1989	17	06-1990	23	05 y 06-1991	29	01 a 06-1993		fin del boletín

Entre números (cuando había alguna actividad extraordinaria) se editaba también una circular informativa. En 01-1993 (núm.29) se modificó algo el diseño de la portada que pasó a tener los títulos de diferentes colores. El último boletín también tuvo una portada algo distinta (núm.34), pero ya no se editó ningún otro número.

De la lista anterior puede entenderse que a finales de 1995 cerré un importante ciclo de mi vida, el Boletín y la Sección iban totalmente ligados ya que el uno era el medio de comunicación y “propaganda” del otro y me habían absorbido casi totalmente en esos años, prácticamente una década entera. Siempre guardaré un grato recuerdo de esta etapa y de todos los colaboradores que me ayudaron a materializar mi ilusión y mi proyecto inicial.

Ese proyecto inicial que acabo de citar pienso que se había materializado, en esos años se realizó la visión de los Transportes Urbanos de forma que en una asociación de trenes se estuvo hablando y escribiendo sobre autobuses ya que era imposible “capar” el tema “tabú” de los autobuses en el contexto de Transportes Urbanos. Se consiguió modificar los estatutos de la AAFCB para dar cabida a este tema específicamente. Creo sinceramente que fuimos los pioneros, no había entonces

ninguna otra posibilidad de hablar y escribir sobre autobuses en ningún otro medio de comunicación, puede decirse que abrimos el camino e incluso que creamos (en cierta forma) más afición.

Antes de abandonar el Boletín (los motivos se verán más adelante) estuve intentando encontrar un sucesor de la labor y en realidad la encontré en Cesar Ariño Planchería, que me tomó el relevo y se encargó de editar unos números más con otro nombre y otro formato, mucho más técnico que el mío (evidentemente de este último período yo no tengo ningún mérito). Se incluyen imágenes y la lista de números editados del nuevo **CARRIL BUS**:



Núm.	Contenido
1	01 a 06 1997
2	07 a 12 1997
3	01 a 06 1998
4	07 a 12 1998
5	01 a 06 1999
6	01 a 12 2000
7	01 a 06 2001
8	07 a 12 2001

Fin Carril-Bus



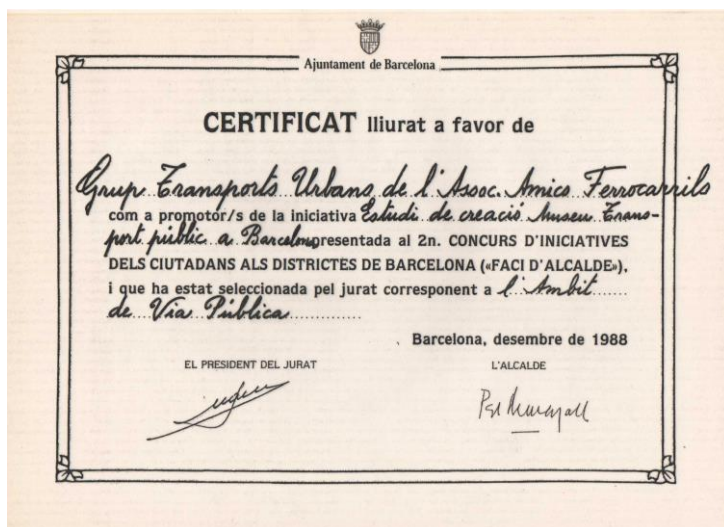
Cierro los comentarios del Boletín y de la Sección para no aburrir, pero en esta década (1985-1995) ocurrieron muchas más cosas (actividades) que voy a comentar por separado tal como he expresado al principio de esta ficha.

Año 1988.- Una de esas actividades citadas en el párrafo precedente fue la iniciativa de mi amigo Josep Lluís Gràcia Finard, por entonces Vocal de Biblioteca de la AAFCB, para intentar crear un Museo del Transporte Público en Barcelona.

Él estuvo buscando y localizando piezas de transporte que estuviesen todavía en condiciones de ser preservadas, con ellas se elaboró un inventario de vehículos de todo tipo para preservar y que se pudiesen localizar fácilmente. Yo colaboré en poner todo el trabajo en limpio y darle soporte tanto personal como de la Sección de Transportes Urbanos de la cual yo era el representante.

Esta iniciativa se encuadraba dentro de una especie de concurso que el Ayuntamiento de Barcelona promovía bajo en nombre de "Faci d'Alcalde", que pretendía que los ciudadanos aportasen ideas interesantes para promocionar la ciudad de Barcelona. Como tal concurso existía un premio y éste era dotar económicamente la iniciativa ganadora para que se ejecutase (o al menos se iniciase).

No se consiguió el primer premio, por tanto el Museo perdió la oportunidad de crearse. Pero fuimos ganadores del segundo o tercer puesto, que también conllevaba recibir una pequeña partida "simbólica" y un certificado (reproducido aquí arriba) firmado por el entonces Alcalde Pascual Maragall. El premio además llevaba una serie de condicionantes, tales como que se estudiase si se podía hacer en Montmeló, ya que se estaba acabando de hacer el Circuito de carreras y podría ser interesante esa ubicación. También de debería intentar acoger en él otro tipo de vehículos (no solo los de Transporte Urbano), tales como coches de Bomberos, funerarios, de recogida de basuras, camiones de transporte, coches y motos, etc. etc.



La pequeña subvención se empleó en contactos, desplazamientos, material fotográfico y poca cosa más...

La experiencia fue muy positiva (aunque no se materializase) ya que en realidad nos dio bastante "publicidad" en medios oficiales que luego nos fueron abriendo camino en otras actividades. Así conocimos personalidades del transporte Urbano y en parte influyó en los apartados que vienen a continuación de una forma muy importante (como se verá).

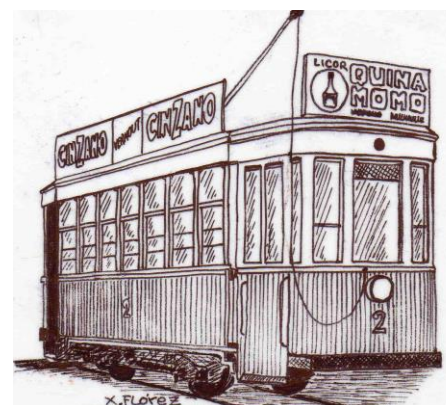
Evidentemente el Museo aun hoy está por crearse, ha habido intentos más o menos serios o importantes (como el Castellar de n'Hug o el inicio de la Fundación TMB), pero nuestro orgullo es el de haber sido **los pioneros** en hablar públicamente de el **Museo del Transporte Público en Barcelona**.



A mediados de 1990 contactó conmigo Isidre Prat Vidal de Argentona y me expuso su intención de restaurar el tranvía nº 2 de la compañía del Tranvía de Mataró-Argentona para emplazarlo como monumento estático en su ciudad.

El 12-02-1990 se habían trasladado cuatro de los tranvías aun existentes (números 1, 2, 5 y 6) desde la cochera de AUTOMA (la compañía de autobuses continuadora de la del tranvía Mataró-Argentona) hasta el futuro "Museo del Transporte" situado en la Poble de Lillet. Poco después la Asociación del Tranvía de Argentona (ATA), creada a estos efectos, solicitó el rescate para devolverlo a Argentona.

Y lo consiguió el 03-03-1990. Ya en Argentona se guardó en un garage y se comenzó a desmontar casi pieza por pieza, para ir sustituyendo todo lo que estaba en mal estado



Los trabajos más importantes fueron los de restauración de las partes de madera y los de reconstrucción de los asientos (que habían desaparecido casi todos) mediante varios moldes de fundición (que luego sirvieron incluso para otros tranvías).

Por parte de la AAFCB y de la Sección de Transportes Urbanos la colaboración fue más bien de tipo "soporte y apoyo" ya que nos limitamos a editar varios panfletos, hacer varias visitas programadas (para dar publicidad), diseñar un pequeño plano con el recorrido del tranvía y crear un dibujo por mi parte (que figura arriba a la derecha) que fue usado logo de la campaña de difusión en los panfletos.

Finalmente el 21-04-1991 se presentó oficialmente en Argenta, en donde quedó emplazado como monumento estático pero protegido por un pequeño techo y vallado para evitar el acceso al público en general (para prevenir actos vandálicos) y vigilado (ya que se encuentra cerca del Ayuntamiento).

Haciendo un recuento, mi participación fue mínima comparada con el esfuerzo que hicieron los miembros de ATA, pero me queda el grato recuerdo de haber participado en **MI PRIMERA** intervención sobre un vehículo histórico de tamaño real...



Acto de presentación con Isidre Prat (Izquierda) y el Alcalde de Argenta.

El 05-08-1991 dos miembros de la AAFCB y un tercer "coleccionista" de piezas reales se personaron en la cochera de TEP ("Tranvía Electrico Pontevedra" que entonces ya se llamaba "Autobuses de Pontevedra" APSA). Esas personas eran Josep Lluís Gracia Finard (Vocal de Cultura de la AAFCB), Jose Maria Valero Suárez (Arquitecto de la Diputación de Zaragoza) y Javier Flórez Bosque (Vocal de Actividades, Tesorero y Contable de la AAFCB), este último soy yo mismo claro.

En resumen, entre los tres compramos el trolebus que llevaba el número 102 en TEP, exValencia y exBarcelona (por esto nos habíamos interesado) que estaba en muy buen estado porque se le había hecho una gran reparación poco antes de clausurar la línea Marín-Pontevedra con trolebuses.

Con paciencia se gestionó el traslado desde Pontevedra a Barcelona, que se hizo por ferrocarril (RENFE). Salió de Pontevedra para llegar a Barcelona el día 30-11-1992. La factura de Renfe subió 310.857 ptas y eso fue solo la mitad del total a facturar, puesto que por acuerdo previo, ellos asumían la otra mitad como colaboradores del rescate.

El día 01-12-1992 se descargó y se trasladó a la cochera de Poniente de TMB.

Como complemento se ha confeccionado un dossier anexo con todos los pormenores → Ver.

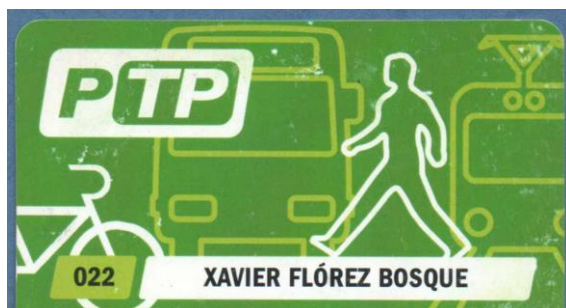
En el reportaje se puede ver que llegó cubierto con un toldo, que se compró aparte y que luego se destinaria a cubrirlo durante su estancia en las cocheras de TMB.

El importe global que la AAFCB contabilizó fue la suma de 865.000 + 155.429 + 310.857 + 28.000 que se citan en el reportaje y que dan un total de 1.359.285 ptas. que en su momento era un buen "pellizco", conozco bien las cifras ya que yo era el contable... El resto es otra historia que ya explicaré más adelante.

Aparte de haberse ganado algunos enemigos, yo creo que en general (ahora que ya han pasado años) los socios de la AAFCB como mínimo le tienen un cierto cariño. Evidentemente yo si estoy orgulloso y debo agradecerle a mi amigo Luis Gracia todos sus gestiones, ya que el grueso de todas ellas las realizó él. Esta es otra de las grandes acciones de mi vida, aunque para muchos haya o esté pasando totalmente desapercibida.

Actualmente el vehículo sigue depositado en una cochera de TMB (en la de Triangulo) pero la titularidad sigue siendo de la AAFCB. Ahora está en un estado bastante deplorable y sigue pendiente de que algún día se pueda restaurar... Indirectamente *Patrimonio de TMB* se encarga de su custodia actualmente. Alguna vez en todos estos años se ha expuesto en diferentes lugares.

Esta es una de las actividades de las que considero "importantes" (aunque para muchos no lo haya sido) por ello he construido un dossier con toda la información → [\(Ver resumen\)](#).



En 1993 se crea la "Associació per a la Promoció del Transport

Públic" (PTP) con la intención de lo que su propio nombre indica exactamente. Su artífice creador e impulsor por excelencia fue Pau Noy Serrano, que con paciencia se dedicó a ir encauzando todos los trámites y resolviendo problemas para su funcionamiento. Tuvo la visión de intentar contribuir a este enorme y casi abandonado mundillo del Transporte Urbano (a recordar que es lo mio) pero desde el punto de vista de usuario. Para ello se rodeó de una serie de personas que se pueden calificar como técnicos en el transporte de viajeros puesto que la mayor parte precedían de una asesoría de transporte, él mismo venía de TMB y otros de diferentes estamentos como la AMB, la Diputación, etc. Pensó también en la parte semi-lúdica y por ello busco apoyo en la AAFCB, encontrándose allí con la

Sección de Transportes Urbanos y con su *Boletín* que ya cubrían una parte de lo que se pretendía.

Por ello, me apunté como socio (tengo el número 22) y estuve un tiempo perteneciendo a su Junta Directiva, aunque en realidad hice poco (debo reconocerlo) ya que estaba bastante ocupado con todos los temas de la AAFCB y unos meses después renuncié a la vocalía.

En mi "incursión" en la PTP me acompañaron otros dos miembros de la AAFCB que son Josep Lluís Gràcia (ya citado en otros temas) y Francesc Xandri, asiduo colaborador del Boletín y que pasó luego a hacerse cargo de las noticias del informativo "Mobilitat Sostenible" que empezó a editar la PTP en 07-1996.

Actualmente el presidente de la PTP es Ricard Riols y su secretario Albert Obiols, a ambos los menciono porque son dos

amigos personales desde hace muchos años y en cierta medida (con uno más que con otro) nuestros contactos han sido abundantes y muy cordiales.

Yo sigo siendo socio, pero de los que se denominan "pasivos", o sea que participo poco en sus actividades o trabajos. Me encanta recibir y leerme la revista que editan y acudo generalmente a las asambleas anuales (con alguna falta en estos últimos años) y con menos frecuencia también he asistido a varias cenas de hermandad.

Más datos sobre esta asociación:

<http://www.transportpublic.org/qui-som-i-que-fem>



Año 1994: Personalmente estaba en un "bache" importante animicamente. Los problemas familiares y (en menor medida) los laborales se empezaban a acumular y me tenían casi colapsado. Intentaba superar la crisis y tenía claro que para no afectar a "terceros" tenía que empezar a dejar de hacer cosas, se me habían acumulado demasiadas tareas y cargos "inútiles" que no me representaban nada más que "trabajo" y "tensión"...

El 16-02-1994 dimití de mi cargo de **contable y tesorero de la AAFCB**, en favor de Joan Ors. No obstante mantuve el compromiso con la vocalía de Actividades y Viajes y por tanto seguí formando parte de la Junta Directiva de la AAFCB.

A finales de 1994 me separé judicialmente de mi primera mujer, lo que me hizo cambiar radicalmente mi vida y costumbres y me ocasionó prácticamente la ruina económica, ya que con las medidas provisionales que se le invocaron al Juez me tuve que ir de casa dejando todos los enseres en ella.

Tras vivir un par de meses en casa de mi madre (Calle Caspe esquina Nápoles) busqué un piso de alquiler semiamueblado en la calle Julián Romea (Barrio de Sant Gervasi, muy cerca de la plaza Gala Placicia) y me fui allí a vivir, comenzando en todo desde cero, electrodomésticos, ajuar, enseres y utensilios, ropa, etc. También tenía que organizar mejor el tiempo libre ya que tenía que dedicar una parte importante a mis hijos, que aun eran menores de edad. Y de paso (o mejor dicho, casi por necesidad) comencé a buscar compañías femeninas alternando en Salas de Fiestas o locales de Baile como el Imperator y el Sutton que estaban cerca de donde vivía. Esta fue una época de mi vida totalmente distinta, juergas casi a diario, alcohol y muy poco dormir.

Durante los inicios de 1995 estuve saliendo con dos parejas, ambas conocidas en el citado Imperator, la primera de ellas (de nombre "Maria Jesús") sin profundizar en grandes compromisos, pasó sin pena ni gloria por mi vida. La segunda (de nombre "Chelo") arraigó más en mis sentimientos hasta el punto de que decidimos irnos a vivir juntos a su casa de alquiler en la calle Galileo (Barrio de Sants, cerca de la Plaza Salvador Anglada, actualmente Plaza de Sants).

El 19-09-1995 recibí oficialmente la sentencia de **separación judicial** de mi primera mujer y para entonces ya estaba viviendo con mi pareja "Chelo" en su casa. Pero al poco de estar viviendo le ofrecieron a ella la posibilidad de comprar su piso y el día 10-10-1995 se firmó el **contrato de compra venta** (por unos 21.000€) en el que yo participé aportando alguna cantidad.

El 18-04-1996 vendimos el piso de la calle del Clot ya que mi primera mujer se trasladó a otro de compra en la Avenida Meridiana. Con el dinero recibido (la mitad del valor del mismo, unos 29.000€) y la constitución de una hipoteca (por unos 33.000€), en mayo de 1996 compré un piso en Roda de Berá (Tarragona) por unos 50.000€ y me fui a vivir allí, (la diferencia de 12.000€ existente entre las cifras sirvieron para liquidar deudas anteriores del piso de "Chelo" y adquirir una pequeña parte de mobiliario).

En el primer semestre de 1997 se gestaron bastantes cambios relativos a mi situación familiar y de parejas.

Ya hacía un par de años que conocía al amigo Josep Respal y me había hablado de una casa muy antigua en el pueblo de Carme (cerca de Igualada). Él llevaba la administración de la casa que solo estaba habitada en una parte, además coincidía que en ese próximo verano marcharían los inquilinos y quedaría vacía. Como la casa me encantó solo verla porque era antigua (del año 1740 aproximadamente) y tenía casi todos los elementos intactos de cómo se pusieron al construirla, (vigas de madera, techos, suelos, paredes, chimenea, pozo, bodega, etc. etc.) acordé con él que nos la compraríamos "a medias", quedándose él las plantas baja y sotano, y yo la primera y la segunda. En tanto acabábamos de concretar el precio de la transacción de compra-venta y las fechas para ello yo decidí comenzar a trasladarme de "veraneo" con mis hijos y habilitar algo la vivienda mientras estaba allí. Y comencé por hacer obras para cambiar los desagües, las cañerías de plomo y sustituir las por otras nuevas de cobre, la instalación eléctrica con nuevo cableado, y la habilitación de una de las habitaciones como "cuarto de baño" íntegro (con bañera y todo).

El 14-06-1997 me separé de "Chelo", recogí y empaqueté mis cosas personales y me fui de su casa de la calle Galileo, me las distribuí entre la casa de Carme y el piso de Roda de Berá.

De hecho aquí se inicia una nueva etapa de mi vida (en lo que a las aficiones se refiere), ya que desde el bache iniciado en 1994 hasta este momento, había desconectado casi todos los temas. Ahora dispondría de más tiempo libre y comenzaría a inviscurrirme de nuevo en mis auténticas aficiones y amistades, con varias salvedades que ya iré explicando.

Cierro por tanto de forma provisional este apartado que retomaré en cuanto ponga el limpio el resto.

* * *

Hasta aquí junto con las explicaciones he incluido importes en aquellos casos que he creído que era relevante, puesto que todo el período ha estado siempre condicionado por el dinero (por aquel que no he tenido, aunque no me ha faltado nunca el mínimo indispensable para vivir).

Quedarán ahora por desarrollar los siguientes 20 años de mi vida.

* * *

Y para acabar una curiosidad en la siguiente página (no hacen falta comentarios):

BARCELONA

► Programa de verano para americanos

La Universitat de Barcelona (UB) inicia este verano una experiencia pensada para el mercado turístico estadounidense: un programa cultural de una semana bajo el nombre de "Walking through Barcelona". Conferencias a cargo de reputados profesores, comidas en restaurantes típicos, visitas a museos y monumentos e incluso un viaje opcional por los Pirineos constituyen la base de estos insólitos paseos por Barcelona que se desarrollarán entre el 13 y el 20 de julio. Forman parte de las actividades de verano programadas por la UB, que incluyen 18 seminarios (para los que cuentan ya con 800 inscritos) y diversas actividades culturales bajo el epígrafe de "Els juliols". - J. Playà

► Los municipios exigen más subvenciones

La Federación de Municipios de Catalunya (FMC) y el Departament de Benestar Social de la Generalitat están enfrentadas por la financiación de los servicios sociales de asistencia primaria que prestan los ayuntamientos. Un total de 28 concejales de municipios mayores de 20.000 habitantes y un representante del consell comarcal del Vallès Occidental entregaron ayer en el Departament de Benestar Social los convenios que anualmente firman para financiar los mencionados servicios. Los representantes municipales hicieron constar en los convenios su protesta porque, "por segundo año consecutivo, el Departament de Benestar Social no incrementa ni una peseta la valoración económica de los convenios con las entidades locales". La FMC se queja de que la Generalitat es la única administración que no establece de forma clara cuál es su aportación. De hecho, los nuevos convenios fir-



INMA SÁENZ DE BARANDA

Una historia de tranvías

Xavier Flórez (a la izquierda) y Joaquim Vidal, administrativo uno y empleado de Renfe el otro, tienen en común su afición a los ferrocarriles y al miniaturismo. En sus manos sostienen dos réplicas de viejos transportes barceloneses elaboradas por ellos mismos. El tranvía elaborado por Vidal es un viejo "tanque" que prestó servicio

hasta 1965. Flórez sostiene un viejo "felipe", un autobús de doble piso al que las escaseces de la posguerra obligaron a sustituir su motor de combustible por otro eléctrico. La colección elaborada por éstos y otros miniaturistas se exhibe en la sede de Amics del Ferrocarril para celebrar los 125 años del tranvía en Barcelona. - Redacción

Un pequeño apartado final para un tema que se ha comentado pero que no he detallado, puesto que durante muchos años estuve como titular de la Vocalía de Actividades y Viajes de la AAFCB. Cito aquí de forma abreviada algunos de los viajes importantes realizados en los que intervine de alguna forma (aunque no están todos, ni todos los que están los organicé yo totalmente):

Grandes viajes

1990.- Viaje de primavera a Mallorca. Organizado conjuntamente por la Delegación de Martorell y por la Sección de Transportes Urbanos de la AAFCB. Se visitaron cocheras de autobuses en Maloorca y nos desplazamos en tren Inca y a Soller, y en tranvía a Puerto Soller, para ir utilizamos un Barco alojados en camarotes y para regresar el avión. Yo participé muy indirectamente pero me sirvió como experiencia para futuras actividades.

1991.- Viaje de primavera a Portugal (días 23 a 26 mayo 1991). El primer día se visitaron las redes de tranvías de Lisboa, su Museo, la cochera de Santo Amaro con su colección de vehículos históricos, los 4 elevadores típicos de Lisboa y otros lugares de la capital. El segundo día nos trasladamos a Oporto en tren y allí nos esperaban en un autobus de dos pisos descapotable con el que nos pasearon por toda la ciudad, incluyendo las cocheras de tranvías de Boavista, las del futuro Museo de transportes de Massarelos, se incluyó un recorrido en tranvía histórico y una comida de gala que nos sirvieron en una de sus cocheras de autobuses. Al siguiente día seguimos al visita en Lisboa en donde nos paseamos por toda la ciudad en un tranvía histórico alquilado a tal fin. Personalmente tuve el placer de poder "conducirlo" en un corto tramo por una de sus avenidas en las que están segregadas las vías de la circulación normal. Despalzamientos generales en avión.

1992 - Viaje de Primavera a Suiza. En realidad lo gestionó y desarrolló Manolo González-Moreno Navarro que entonces era el Vocal de viajes de la AAFCB. Se visitó Zurich, Lucerna incluido su museo, el Monte Pilatus con subida en cremallera y bajada en teleféricos y finalmente Berna. Los recoridos inicial y final se hicieron en Talgo. Por mi parte lo cito ya que un mes antes yo personalmente realicé un viaje similar, entre otras cosas para comprobación de los recorridos y lugares.

1993 - Viaje de Primavera a Euskadi que incluyó una visita al Museo de Azpeitia, recorrido en tren histórico de Zumaia a San Sebastian, visita y recorrido en "el Topo" (ferrocarril a la frontera) y Hendaya, visita y recorrido en el cremallera de La Rhune, visita y recorrido en el Funicular del Monte Igueldo y traslados en diversos medios y en trenes nocturnos de RENFE.

1994 - En Mayo se fue a visitar el nuevo Tranvía de Valencia.

Continuará...