



Vist a la xarxa

Publicació lliure i independent, de periodicitat aleatòria: surt quan cal i quan convé !

Ja tenim el segon lliurament d'aquesta sèrie, publicat el 21 de setembre, en el Bloc de VilaWeb "Propera parada...", bloc de transports de Jordi Casadevall. El contingut,

Via Tintín (2: evitant el xoc de trens)

Al segon àlbum del reporter més famós del còmic, Tintín a Amèrica, apareixen diversos ferrocarrils a vapor formant part de la trama, des de l'arribada de Tintín a Chicago fins a una persecució, l'explosió d'una vagoneta de dinamita o la situació límit que viu el protagonista lligat a les travesses, el qual salva la vida gràcies a una providencial defensora dels animals.



En el moment en què es dibuixà l'obra, els anys trenta d'Al Capone i la llei seca, el ferrocarril nord-americà començava la seva regressió com a mitjà de transport de les llargues distàncies d'aquell territori. L'automòbil havia deixat de ser un caprici a l'abast de pocs i s'estava convertint en un producte apte per a casi totes les butxaques, abaratit per la producció en cadena. L'increment de la circulació d'automòbils (i consegüentment de carreteres i autopistes) i l'aparició de l'aviació comercial contribuïren a la lenta decadència del ferrocarril als Estats Units, la importància del qual es redueix avui en dia als trens regionals de les grans aglomeracions urbanes.

Però al segle XIX el ferrocarril va tenir la seva època i la seva èpica, si se'm permet el joc de paraules. El tren va ser el gran avanç tecnològic per unir poblacions i territoris, creuant les infinites distàncies d'aquell país. Ens hem d'imaginar què devia representar fer el salt d'un cavall o una diligència a un ferrocarril: parlem de velocitat, de seguretat i de comoditat.



Potser la imatge més gràfica que la història ens ha donat d'aquesta unió és la que es va produir el 10 de maig de 1869 entre el Central Pacific (que venia de l'oest, de Sacramento) i l'Union Pacific (que venia de l'est, d'Omaha), posant en contacte ferroviari els dos oceans. La construcció de l'anomenat Transcontinental va ser una verdadera epopeia digna de la millor producció

cinematogràfica, farcida d'obstacles naturals i tècnics, però també d'atacs dels indis, baralles entre els treballadors o manades de búfals. L'obra va deixar l'increïble balanç de 20.000 morts. Com a contrapunt, el final va ser còmic: les dues vies no es van trobar i cada una de les dues empreses va seguir construint la línia a 200 milles de l'altra. Quan el govern, que subvencionava l'obra, se'n adonà dictà les instruccions convenients perquè "els rails quedessin units formant una línia contínua". Finalment, les vies es van unir de forma correcta a la població de Promontory mitjançant un clau d'or (el golden spike), mentre els dos combois, un per cada banda, quedaven aturats l'un davant de l'altre. No hi va haver xoc de trens, però després de la foto un dels dos va haver de recular, és clar...



Vist a la xarxa

Publicació lliure i independent, de periodicitat aleatòria: surt quan cal i quan convé !

No sabem si el ferrocarril que Tintín pren per anar de Chicago a la imaginària població de Redskincity (que tarda dos dies a fer el seu recorregut!) formava part del Transcontinental. El que sí que existeix i que s'esmenta a l'àlbum però no forma part del Transcontinental és el que enllaça Nova York amb Chicago. Inaugurat el 1881, uneix Buffalo, Nova York i Chicago (513 milles, és a dir 826 quilòmetres) i fou conegut com el Nickel Plate Road (el ferrocarril niquelat). Quan Tintín arriba a la ciutat dels gàngsters, a la primera pàgina de l'àlbum, probablement ho fa a l'estació



de La Salle Chicago Lasalle Street, inaugurada el 1852 i reconstruïda posteriorment en diversos moments. Com moltes altres, és una estació cinematogràfica, perquè apareix a North by Northwest (Perseguit per la mort), la cèlebre pel·lícula de Hitchcock on el pobre Cary Grant no para quiet ni un moment, perseguit per terra, mar i aire. Com Tintín, ara que hi penso.

[Imatges: foto de l'autor; unió ferrocarril Transcontinental, Viquipèdia; locomotora Southern 4501 a Chicago el 1973, chuckmanchicagonostalgia.wordpress.com; estació La Salle a Chicago el 1947, chuckmanchicagonostalgia.wordpress.com]

En aquest no ho ha escrit al final però, suposem, continuarà...

El soci de 1001 de Bèlgica, Samy Hersk (tintinfo), ens ha fet arribar la següent notícia:

Heus aquí els segells "Duostamp" de la Bpost que l'Ambaixada d'Indonèsia a Bèlgica va fer amb motiu del 69è aniversari de la independència d'Indonèsia:



Sembla ser que tothom qui vol es pot crear els seus segells a: <https://mystamp.bpost.be/stamp>