



Vist a la xarxa

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

Tercer lliurament de la sèrie Via Tintín publicat el 28 de setembre en el Bloc de VilaWeb
"Propera parada...", bloc de transports de Jordi Casadevall. El contingut,

Via Tintín (3: la xarxa dels excessos)

L'àlbum *Els cigars del faraó* transcorre, meitat i meitat, per dues zones ben diferents del planeta: el Proper Orient (Egipte, Aràbia) i l'Índia. A la primera no apareix cap mitjà ferroviari però sí a la segona, i no és estrany perquè l'Índia era, i és, tota una potència ferroviària: els 63.140 quilòmetres de xarxa (39.234 milles), electrificada en un 28 %, el converteixen en el segon estat del món en extensió.

El mitjà de transport que ens ocupa va fer la seva

aparició el 16 d'abril de 1853 (només cinc anys després que Catalunya), amb un tren que unia



la Bori Bunder, a Bombai, amb Thana, a 34 quilòmetres de distància. La primera estació de la metròpoli índia va ser substituïda, el 1882, per la imponent Victoria Terminus (avui Chhatrapati Shivaji Terminus), declarada Patrimoni de la Humanitat per la UNESCO (imatge). Per cert que l'altre extrem de la línia, Thana, és la primera ciutat

de l'Índia on es va aixecar un castell, a càrrec dels Castellers de Vilafranca (el 2011).

La xarxa ferroviària índia no va néixer per amor a l'art: la seva posada en marxa, com totes les altres del món, va tenir un rerefons bàsicament econòmic. En el cas del subcontinent fou la necessitat de transportar grans quantitats de cotó destinats a les fàbriques angleses (quan la guerra de Secessió nord-americana afectà les importacions de cotó dels Estats Units). A la imatge podem veure la primera locomotora de l'East Indian Railway. Amb el temps vindrien també les necessitats del transport de viatgers, bàsiques en un país que avui supera els mil milions d'éssers humans que no paren quietes, amb infinits desplaçaments per motivacions tant laborals com familiars. Dues curiositats dels ferrocarrils indis, dignes del llibre dels rècords: el 1862 hi circulà el primer tren de dos pisos de la història, i a Kharagpur (Bengala Occidental) hi ha l'andana més llarga, amb 833 metres.



Encara un altre motiu d'interès (n'hi ha molts en el fascinant món dels transports indis, com he pogut comprovar tot documentant-me). Parlava abans d'una estació declarada Patrimoni de la



Vist a la xarxa

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

Humanitat. Doncs bé, li fan companyia en aquesta alta distinció de la UNESCO els ferrocarrils



de vapor de Darjeeling, a l'Himalaia, i de Doty. El primer (a la imatge) és una delícia per als amants dels trens: és com de joguina, la via fa 61 centímetres d'amplada, rampes pronunciades, recorregut en zig-zag... i vistes a les muntanyes més altes del món. Ho posarem a la llista de somnis a realitzar.

L'únic ferrocarril que surt a l'obra *Els cigars del Faraó* és en plena selva de l'Índia dels maharajàs. Del vagó on

viatja el nostre heroi penja el rètol "Serhu-Arboujah". No he tardat ni un minut a googlejar (verb horrible) les dues paraules i, com sospitava, no corresponen a ciutats d'aquell subcontinent sinó que, seguint un recurs que Hergé aniria incrementant amb el temps, es tracta de topònims inventats. És curiós descobrir a la xarxa interpretacions ben diverses sobre l'origen d'aquests dos noms. Un tintinaire, Xifort, a <http://tintincat.webgratis.cat> (**Nota al peu**) fa un minuciós estudi sobre l'avió De Havilland DH-80, present a l'obra, i sobre el context geogràfic de la ruta que fa, motiu pel qual, inevitablement, surt el tren que ens ocupa. Xifort especula amb què *Serhu* és una deformació de *Céroux*, població belga on Hergé posseïa una casa. Pel que fa a *Arbouja* o *Arboujah*, es remet al mot *karabouya* que, segons ell, és o era un caramel molt popular a Bèlgica, extrem que no he pogut confirmar. Una altra interpretació molt més rebuscada la fa un tal Bernard Spee (<http://www.onehope.be>) que sospito que es tracta d'una mena d'Iker Jiménez belga, a jutjar pels continguts de la seva web. Per a ell, *Serhu-Arboujah* és un joc de paraules per *agis ou bras ruse*, frase que traduïda convenientment no té massa sentit. Qui no té feina el gat pentina.

(continuarà)

[Imatges: en.wikipedia, thejamalpur.com, viquipèdia]

Nota de la redacció:

Exactament l'estudi el podeu llegir a <http://tintincat.webgratis.cat/raco/avio.HTM>. Es tracta de l'antiga pàgina del nostre company Xavi Arnau. Ara en te una de nova (<http://tintin.cat/>) en format "blog" en la qual hi ha un enllaç directe que ens porta a l'antiga.

Alhora, "El cas del De Havilland DH-80", forma part de la col·lecció "Els quaderns d'en Xifort", un altre company nostre, David Baker, que l'autor fa cada any –i ja en porta 11- per lliurar-ne un exemplar de forma gratuïta i desinteressada a tots els assistents a cada assemblea general de 1001 (abans TintinCat).