

**Trens rigorosament vigilats**



**Bohumil Hrabal**

**Trens  
rigorosament  
vigilats**

Traducció de **Maria García Barris**  
Presentació de **Monika Zgustová**

**Navoia**

**Primera edició**

Abril de 2022

**Publicat a Barcelona per Editorial Navona SL**

Editorial Navona és una marca registrada de Suma Llibres SL

Aribau 153, 08036 Barcelona

navonaed.com

**Direcció editorial** Ernest Folch

**Edició** Xènia Pérez

**Disseny gràfic** Alex Velasco i Gerard Joan

**Maquetació i correcció** Digital Books

**Paper tripa** Oria Ivory

**Tipografies** Heldane i Studio Feixen Sans

**Distribució a Espanya** UDL Libros

**ISBN** 978-84-19179-16-6

**Dipòsit Legal** B 1497-2022

**Impressió** Romanyà-Valls, Capellades

Imprès a Espanya

**Títol original** *Ostře sledované vlaky*

© Bohumil Hrabal Estate, Zuric, Suïssa, 1965

Tots els drets reservats

© de la present edició: Editorial Navona SL, 2022

© de la traducció: Maria García Barris, 1996, 2022

Navona dona suport al copyright i a la propietat intel·lectual. El copyright estimula la creativitat intel·lectual, produeix noves veus i crea una cultura dinàmica. Gràcies per confiar en Navona, comprar una edició legal i autoritzada i respectar les lleis del copyright, evitant reproduir, escanejar o distribuir parcial o totalment qualsevol part d'aquest llibre sense el permís dels titulars. Amb aquest llibre, dona suport als autors i ajuda a Navona a seguir publicant.

Presentació	7
Trens rigorosament vigilats	15



## Presentació

Després de quatre anys d'haver estudiat dret a la Universitat de Praga, Bohumil Hrabal (1914) es va començar a avorrir. I com si fos a propòsit, va ser llavors, el 1938, que les tropes alemanyes van ocupar dues regions de Txecoslovàquia, Bohèmia i Moràvia, i tancaren les portes de moltes institucions txeques, entre elles les de les universitats. La guerra es començava a respirar en l'aire i es necessitava mà d'obra que treballés per als alemanys i la seva maquinària bèl·lica, de manera que la gran majoria dels universitaris txecs van ser obligats a convertir-se en obrers. Mentre que la immensa majoria dels txecs s'entristia pel fet d'haver perdut la sobirania, el jove Hrabal, de vint-i-quatre anys, es va alegrar de poder interrompre els estudis de les lleis odiades. Va fer un curset de ferroviari. Aquest treball va ser el primer en la sèrie de feines estrambòtiques, difícils —que tanmateix ell no va deixar mai de veure amb un cert romanticisme—, que l'escriptor faria al llarg de la seva vida i de les quals ha deixat petjades profundes en la seva obra: després de ferroviari (experiència plasmada en *Trens rigorosament vigilats*), Hrabal va fer d'obrer en una fàbrica metal·lúrgica (vivència descrita en *Anunci d'una casa on ja no vull viure*), premsador de paper vell en un centre de reciclatge (*Una solitud massa sorollosa*)

i maquinista de teatre (*Noces a casa*). Cada una d'aquestes feines el va ocupar durant quatre anys.

La vida de Hrabal està marcada per uns gags semblants als d'una pel·lícula muda, que se succeeixen els uns als altres, i que, d'una manera o d'una altra, es reflecteixen en la seva obra. Mentre feia el curset de ferroviari, un dia, vestit amb el seu uniforme nou de trinka, amb botons daurats enllustrats i gorra amb cintes, el jove Hrabal va sortir a fer un passeig pel centre de la ciutat... descalç. Després, quan va arribar el dia del seu examen, es va presentar davant del comitè examinador a l'estació de tren de Kostomlaty, que havia de ser la seva destinació. L'inspector va preguntar a l'alumne: «Com sabria que arriba un tren si no funcionessin els semàfors?» Hrabal va contestar: «Amb els ulls.» «Molt bé. I en cas de boira?» L'alumne, que duia l'uniforme net i planxat, traient un mocador blanc de la butxaca i posant-lo al costat d'un rail, es va agenollar, acostà l'orella al rail, es quedà una estona escoltant i en acabat es va aixecar tot comunicant a l'inspector: «El tren número vuit-cents quatre acaba de passar per la població de Kamenné Zboží.» L'inspector es va quedar meravellat: «En quin manual ha llegit això?» «Ho he vist en una pel·lícula de l'oest que protagonitzava Gary Cooper; aquest era el seu mètode per distingir si s'acostaven els indis muntats a cavall o un ramat de búfals.» L'inspector el va aprovar amb honors i va dir al comitè que aquell noi seria un ferroviari excel·lent.

Tot aquell temps Hrabal estava orgullós del seu uniforme; la feina enmig dels trens li tenia el cor robat,



hauria volgut dedicar-s'hi per sempre més, i tan sols temia el moment que els exèrcits americans o russos, que s'acostaven cada cop més, alliberarien el seu país i obriren les portes de les universitats, de manera que ell hauria d'acabar la carrera que avorria.

Més d'una vegada per poc que no el van matar. Un dia, molt a la vora de la seva estació, els guerrillers txecs van fer volar un tren amb munició. Després, a les acaballes de la guerra, van desmuntar un tros de la via del tren; aleshores el cap de la SS va ordenar-li per casualitat, a ell, el ferroviari que sabia el que havien fet els guerrillers, que pugés amb els alemanys a la locomotora, i només després d'una bona estona, quan ja s'acostaven fatalment al lloc en qüestió, el cap de la SS va donar sortosament l'ordre que el deixessin anar.

Un cop acabada la guerra, contràriament a la majoria de la gent, Hrabal recordava l'època bèl·lica, amb una certa ironia, com el seu temps gloriós, el temps del bell uniforme amb botons daurats que el distingia, segons s'imaginava, de la resta dels mortals.

\* \* \*

Entre la vida i l'obra de Hrabal hi ha una identitat evident. «Els errors que jo he comès en la vida, els cometen també els meus protagonistes. I el que a mi m'enorgulleix, és a dir, les coses petites però molt humanes, enorgulleixen també els meus herois.» Identifica els seus personatges amb si mateix, i es reconeix a si mateix en els seus personatges, gent corrent, gent del

carrer, sovint persones marginades; homes que la societat deixa al marge o que s'automarginen, ells mateixos, de la societat. Hrabal ha viscut sempre com els seus personatges humils. Després de la guerra, va abandonar la casa luxosa dels seus pares per habitar una antiga ferreria sense cambra de bany. Fins i tot més tard, quan ell i la seva dona es van comprar una petita casa endinsada en el bosc, a uns quaranta quilòmetres de Praga, Hrabal no hi va voler posar aigua corrent; preferia dur cubells d'aigua de la font. «Un escriptor ha de ser senzill, ha de viure com els altres», ha professat tota la vida. I pel que fa a ell, ha viscut amb més humilitat que la majoria de la gent.

La seva obra —novel·les, narracions i poemes— s'inspira principalment en *Les aventures del bon soldat Švejk*, de Joroslav Hašek, una novel·la farcida de gags i d'humor negre, i alhora plena d'una saviesa popular. L'inspira també el món tràgic, si bé ple d'ironia, de les obres de Franz Kafka. Hašek i Kafka són dos grans enigmes que Hrabal mai no es cansa d'intentar desvelar, són els seus dos jeroglífics que s'esforça a desxifrar en diferents indrets de Praga; Hašek en les tavernes i en les cerveseries, Kafka en les catedrals, les pedreres, els castells, els carrers tortuosos del barri antic i del món jueu de Praga. S'apropia de l'ambient d'aquests dos autors; l'ambient de la «ironia de Praga», segons l'anomena, l'ambient de l'humor negre, d'anècdotes que un borratxo conta a un altre en una cerveseria plena de fum. La càrrega irònica dels seus textos li ve de la gent corrent del carrer i de les tavernes, que mai no s'ha cansat de freqüentar. D'aquí sorgeix també el que Hrabal anomena l'«hominisme»,

el seu credo, que contraposa a l'«humanisme». En lloc de tota la humanitat, Hrabal s'interessa per un home corrent, que considera un heroi: el fet de saber i poder suportar la seva vida comuna, grisa, monòtona, això en si, segons Hrabal, ja és un fet heroic; és un heroisme despullat de grans gestos i de gran *pathos*. És l'heroisme al qual Hrabal ha dedicat la seva obra.

L'activitat d'escriure és, per a Hrabal, una mena de confessió, de recerca de si mateix i de retorn a si mateix; escriure significa per a ell «defensar-se contra el suïcidi», i alhora és una de les seves múltiples maneres de fugir de si mateix. És una fugida al fons de la qual espera trobar la revelació del que és ell i del que és el món. Si Michel de Montaigne pregunta «Què sé jo?», l'obra de Hrabal intenta esbrinar l'enigma de «Qui soc jo?», com ha titulat un dels seus llibres.

\* \* \*

*Trens rigorosament vigilats* és una novel·la construïda a base d'una narració anterior, anomenada «La llegenda de Caín» (escrita el 1949, publicada el 1965), inspirada per *L'estrany* d'Albert Camus. En lloc del fratricidi, que determina la vida de Caín, el protagonista de Hrabal comet l'homicidi en si mateix, és a dir, el suïcidi, tot i que frustrat. Amb aquest senyal del pecat al front ha de recórrer la seva vida posterior. El suïcidi és un tema que a Hrabal sempre li ha interessat. Llegeix Sèneca i la seva idea que «l'home gran és el que no sols té el suïcidi com a objectiu, sinó que l'ha buscat».

Un cop acabada «La llegenda de Caín», Hrabal la deixa madurar, com un bon formatge o un vi vell. Mentrestant es dedica a anotar històries, anècdotes i esdeveniments de l'ambient ferroviari per contar-ho tot als seus amics a la cerveseria o a casa, per tal de veure quina impressió els fa. «Jo anava a veure fins i tot el cap d'estació de Nymburk per contar-li les històries que havia viscut durant la guerra, quan feia de ferroviari. A tots el que m'escoltaven els meravellaven les meves anècdotes. Per exemple allò del cap d'estació amb els seus coloms: el cap d'estació espera amb impaciència el dia que el pujaran de grau, i quan per fi el director arriba, el cap d'estació es presenta davant d'ell tot fet un fàstic per culpa de les cagarades dels coloms... Els que ho escoltaven es feien panxons de riure tals que no podien ni parlar», conta Hrabal.

Els anys seixanta l'escriptor torna a la seva narració sobre Caín, que es va quedar vint anys madurant, i li dona un aspecte nou. En resulta la novel·la *Trens rigorosament vigilats*, una de les obres més atípiques de Hrabal. Atípic, perquè és el seu únic text arreglat, ordenat, «pentinat», el menys experimental de tots. A més a més, és un dels textos més optimistes de Hrabal, tot i el seu final tràgic: l'autor va fer un intent de despullar aquesta novel·la de l'estètica de la desgràcia i de la mort, tan habitual en ell. Després de moltes edicions de la novel·la en tot el món, després de l'Òscar, el 1967, a la pel·lícula de Menzel, basada en la novel·la, Hrabal retorna al camí de l'experimentació, del qual s'havia desviat per escriure aquest petit llibre rialler. Somrient, enriolat, juganer,

perquè així ressaltessin amb més potència els esdeveniments tràgics que envoltaven l'ocupació nazi i la Segona Guerra Mundial, dels quals parla el llibre. «M'interessava fins a quin punt es pot jugar amb dos motius totalment contraris —reflexiona Hrabal a propòsit d'aquesta novel·la—. El motiu del ridícul i de l'obscur al costat d'un esdeveniment tràgic, dominat pel motiu central: la lluita contra l'enemic. El protagonista, un ferroviari jove i tímid, no dubta a acceptar la tasca que li assignen, tot coneixent el final que aquesta tindrà: la mort. I la tornaria a acceptar una altra vegada si pogués tornar a la situació anterior, a la situació de dubte entre l'amor i la mort... El llibre parla de l'eterna presència de valors en un home al qual l'enemic va usurpar el paisatge de la seva infantesa i va malmetre la seva llengua materna.»

MONIKA ZGUSTOVÁ



**TRENS RIGOROSAMENT VIGILATS**





Aquell any, l'any quaranta-cinc, els alemanys ja no dominaven l'espai aeri de la nostra ciutat. I encara menys el de la regió, el del país. Els atacs de l'aviació havien desfet les comunicacions de tal manera que els trens del matí passaven al migdia, els del migdia, a la tarda i els de la tarda, al vespre, així que de vegades passava que el tren de la tarda arribava sense ni un minut de diferència amb el que marcava l'horari, però això es donava perquè era el tren de passatgers del matí, que anava amb quatre hores de retard.

Abans-d'ahir un caça enemic va metrallar un caça alemany damunt de la nostra ciutat fins a arrencar-li una ala. I el fusellatge es va incendiar i va caure en algun lloc del camp, però aquella ala, en desprendre's del fusellatge, va arrencar uns quants grapats de cargols i femelles, que van caure sobre la plaça i van abonyegar el cap d'unes quantes dones. I aquella ala planava per damunt de la nostra ciutat, els que podien s'aturaven a mirar-la, fins que l'ala, amb un xerric, es va precipitar per damunt de la mateixa plaça on s'havien aplegat els clients dels dos restaurants, i l'ombra d'aquella ala creuava la plaça i la gent travessava la plaça corrents cap a una banda i de seguida la tornaven a travessar perquè l'ala anava i venia, perquè l'ala no parava de moure's com

un pèndol enorme, que feia fugir els ciutadans en direcció contrària al possible indret de caiguda i mentrestant emetia un soroll cada cop més fort i un so xiulant. I aleshores va fer un tomb sobtat i va caure en el jardí del degà. I al cap de cinc minuts els veïns ja s'emportaven el metall i les xapes d'aquella ala, que de seguida, l'endemà, van aparèixer en forma de sostres per a gàbies de conills o galliners; aquella mateixa tarda un veí va tallar tires d'aquella xapa i al vespre es va fer uns magnífics protectors de cames per a la moto. Així és com va desaparèixer no solament l'ala, sinó també tota la xapa i totes les peces del fusellatge de l'avió del Reich, que va caure als afores de la ciutat, sobre els camps nevats. Jo hi anava amb bicicleta a veure-ho al cap de mitja hora d'haver estat abatut. I pel camí ja em vaig trobar amb gent de la ciutat que arrossegava en els seus carretons el botí obtingut. Era difícil endevinar per a què els havia de fer servei. Però jo seguia endavant amb la bicicleta, volia veure aquell aeroplà destrossat. Jo no suportava la gent que sempre busca alguna cosa, ca, jo no aniria a recollir o arrencar peces, fòtils! I pel camí de neu trepitjada, que conduïa a aquelles ruïnes que ja s'havien enfosquit, venia el meu pare; portava una espècie d'instrument musical de plata i reia i brandava aquells budells de plata, una espècie de tubets. Sí, eren uns tubs que havia trobat a l'avió, els tubets per on passava la gasolina, i fins a la tarda, a casa, no vaig saber per què estava tan content el pare amb aquell botí. Els va tallar a trossets de la mateixa mida, els va brunyir i després va posar al costat d'aquells seixanta tubets lluent el seu llapis metàl·lic

de mina recanviable. El meu pare sabia fer de tot, perquè des dels quaranta-vuit anys estava jubilat. Era maquinista i havia conduït locomotores des dels vint anys, així que els anys de servei valien el doble, però els veïns es morien d'enveja en pensar que el meu pare encara podria viure vint o trenta anys més. I, a més, el meu pare es llevava encara més d'hora que els que anaven a treballar. Recollia tota mena de coses per tota la regió, cargols, ferradures, s'emportava dels dipòsits públics qualsevol fòtil innecessari i ho emmagatzemava tot a casa, en el cobert i a les golfes; un magatzem de ferro vell, semblava casa nostra. I quan algú no necessitava uns mobles vells, tot li ho portava al meu pare, de manera que, tot i que a casa només érem tres, teníem cinquanta cadires, set taules, nou canapès i piles d'armariets i lavabos i gerres. Però fins i tot això era poc per al meu pare, sortia amb la bicicleta a recórrer la regió i més lluny encara, furgava en els dipòsits públics amb una barra de ferro i al vespre tornava amb el botí, perquè tot podia servir algun dia per a alguna cosa, i servia, perquè quan algú necessitava alguna cosa que ja no es fabricava, alguna peça per al cotxe o la trituradora o la batedora i no ho trobava, venia a casa nostra, i el meu pare es posava a pensar un moment, anava de memòria a algun racó de les golfes o del cobert o a les piles que hi havia en el pati, i aleshores furgava amb la mà en algun racó i al cap d'una estona treia algun fòtil que sí que servia. Per això el papà solia ser el cap de les campanyes de recollida de ferralla dels diumenges i quan transportava tots aquells fòtils de ferro a l'estació, sempre passava davant del nostre portal

i deixava caure part del producte d'aquella campanya de recollida. I malgrat això els veïns eren incapaços de perdonar-lo. Devia ser perquè el nostre besavi Lukáš rebia una dobla al dia de renda des que tenia divuit anys, i després, quan va arribar la República, en corones. El meu besavi havia nascut el mil vuit-cents trenta i el mil vuit-cents quaranta-vuit ja era tambor de l'exèrcit i com a tal va lluitar en el Pont de Carles, on els estudiants van llançar llambordes als soldats i van ensopegar el meu besavi en el genoll i el van deixar invàlid per tota la vida. Des d'aquell moment cobrava una renda, una dobla diària, amb què cada dia es comprava una ampolla de rom i dos paquets de tabac; i en comptes de quedar-se assegut a casa tranquil·lament, fumant i bevent, anava coixejant pels carrers, pels camins, però el que més li agradava era anar als llocs on la gent es deixava la pell treballant, i allà es burlava d'aquells obrers i bevia aquell rom i fumava aquell tabac, i per això cada any en algun lloc li donaven, al besavi Lukáš, una pallissa tal que l'avi el portava a casa en la carreta. Però tan bon punt el besavi es refeia, tornava a preguntar-se qui s'ho passava millor, fins que tornaven a donar-li una pallissa terrible. Després, la caiguda d'Àustria el va privar d'aquella renda, la que havia rebut durant setanta anys, i amb la pensió que li van donar en arribar la República es van acabar el rom i els paquets de tabac. I malgrat això cada any el continuaven pegant, el besavi Lukáš, fins a deixar-lo inconscient, perquè se seguia vantant d'aquells setanta anys durant els quals havia tingut cada dia la botella de rom i el tabac. Fins aquell dia de l'any mil nou-cents trenta-cinc,

en què el besavi es va anar a vantar davant d'uns picapedrers a qui acabaven de tancar la pedrera i de la pallissa que li van donar es va morir. El metge va dir que podia haver viscut tranquil·lament encara vint anys més. Per això no hi havia cap altra família que caigués tan malament a la ciutat com la nostra. El meu avi, perquè el test no fos molt diferent de l'olla, el besavi Lukáš, era hipnotitzador i treballava en circs petits i tota la ciutat veia en la seva mania d'hipnotitzar les ganes de fer el gandul tota la vida. Però quan pel març els alemanys van creuar la frontera per ocupar tot el país i avançaven en direcció a Praga, l'únic que va anar cap a ells va ser el nostre avi, únicament el nostre avi va anar a plantar cara als alemanys com a hipnotitzador, per deturar amb la força de la ment els tancs que avançaven. De manera que l'avi anava per la carretera amb els ulls fixos en el primer tanc, que dirigia l'avantguarda d'aquells exèrcits motoritzats. I en la torreta d'aquell tanc, enfonsat fins a la cintura, hi havia un soldat del Reich; en el cap portava una boina negra amb la calavera i les tíbies encreuades, i el meu avi seguia avançant cap aquell tanc amb els braços estirats i amb els ulls infonia als alemanys la idea, gireu cua i torneu per on heu vingut... i efectivament, el primer tanc s'aturà, tot l'exèrcit es quedà quiet, l'avi va tocar aquell tanc amb la punta dels dits i va seguir emetent la mateixa idea... gireu cua i torneu per on heu vingut, gireu cua i torneu, gireu cua..., i després un tinent feu un senyal amb un banderí i el tanc es posà en marxa, però l'avi no es mogué i el tanc l'atropellà, li arrencà el cap, i ja no hi va haver res que barrés el camí a l'exèrcit

del Reich. I després el pare va anar a buscar el cap de l'avi. El primer tanc s'havia aturat abans d'entrar a Praga, esperava que arribés una grua perquè el cap de l'avi havia quedat aixafat entre les cadenes i les cadenes estaven tan cargolades que el pare va demanar que li deixessin treure el cap de l'avi per enterrar-lo després amb el cos, com correspon a un cristià. A partir d'aleshores, la gent de tota la regió solia discutir. Uns cridaven que el nostre avi era un boig, els altres, que no del tot, que si tots haguessin plantat cara als alemanys com el nostre avi, amb les armes a la mà, qui sap com haurien acabat els alemanys.

En aquella època encara vivíem fora de la ciutat, va ser més endavant quan ens vam traslladar a la ciutat, i a mi, que estava acostumat a la soledat, en arribar a la ciutat el món se'm va estrenyer. Des d'aleshores, només quan sortia als afores respirava. I quan tornava, a mesura que els carrers i carrerons s'anaven estrenyent, en travessar el pont, també m'estrenyia jo, sempre tenia i tinc i tindrè la impressió que darrere de cada finestra hi ha almenys un parell d'ulls que m'espíen. Quan algú em parlava, em posava vermell, perquè tenia la impressió que a tothom el molestava alguna cosa de mi. Fa tres mesos que em vaig tallar les venes dels canells, i va semblar com si no tingués cap motiu per fer-ho. Però sí que tenia un motiu i el sabia i només em feia por que qualsevol que em mirés endevinés aquell motiu. Per això darrere de cada finestra aquells ulls. Però, què pot pensar una persona quan té vint-i-dos anys? Jo podia pensar que si la gent de la nostra ciutat em mirava era perquè

m'havia tallat les venes per deslliurar-me de la feina que ells havien de fer en el meu lloc, igual que havien hagut de treballar en lloc del meu besavi Lukáš i del meu avi Vilém, que era hipnotitzador, i del meu pare, que havia conduït una locomotora durant un quart de segle només per no tenir res a fer després.

Aquell any els alemanys ja no dominaven l'espai aeri de la nostra ciutat. Quan vaig arribar per la senda fins al fusellatge de l'avió, la neu brillava a la planícia i a cada cristall de neu era com si hi fes tic-tac una busca petitíssima que marcava els segons perquè la neu cruixia i es tornava de tots els colors sota l'escalfor del sol, i jo sentia aquest tic-tac no solament a cada cristall, sinó també en alguna altra banda. El tic-tac del meu rellotge es percebia amb tota nitidesa, però jo encara sentia un altre tic-tac, i aquell tic-tac sortia de l'avió, d'aquella pila. I, en efecte, allí feia tic-tac el rellotge de la cabina, fins i tot marcava l'hora exacta, que vaig comparar amb les busques del meu rellotge. I després vaig veure que una mica més avall hi havia un guant il·luminat pel sol, i vaig sentir perfectament que el guant no estava sol, que dintre d'ell hi havia la mà d'un home, i que la mà no estava sola sinó en un braç i el braç en un cos humà que era en algun lloc sota aquella ferralla. I amb tot el pes del cos em vaig repenjar en el pedal de la bicicleta; arreu sonaven les busques dels segons, empeses per la llum del sol, i en la distància, per les vies, esbufegava un tren de càrrega, esbufegava amb alegria; era un tren de carbó, tornava de la conca del Most, segur que era de cent quaranta eixos, i a la meitat del tren s'havia quedat travat el capçal d'un

fre, estava roent i el metall degotava sobre el rail, però la locomotora del Reich arrossegava amb alegria aquell vagó travat.

Demà jo tornaré a ser a la vora de les dues vies de la meva estació, on tots els trens que van d'oest a est estan senyalats, d'acord amb l'horari, amb números senars, i, en canvi, els trens que es dirigeixen d'est a oest, amb números parells. Després de tres mesos tornaré a dirigir el trànsit, tornaré a ser a l'estació, per on passen dues vies principals, i la via de pas d'oest a est té el número u i la segona via de pas d'est a oest té el número dos i després a partir de la via número u totes les vies a mà dreta tenen números senars, tres, cinc, set i així, i totes les vies a mà dreta de la via de pas número dos tenen números parells, quatre, sis, vuit, deu i així. És clar que això és per a nosaltres, els empleats dels ferrocarrils de l'Estat, tots aquests números, perquè des del punt de vista d'un passatger que és a l'andana de l'estació, per exemple en la meva estació, aleshores la primera via és la cinquena, la segona via és la tercera, la tercera via és la primera, la quarta via és la segona... I demà, d'hora al matí, em posaré l'uniforme, els pantalons negres i la camisa blava, l'abric de l'uniforme amb els botons de coure que la mama em neteja amb sidol, i després em cordaré el preciós coll que porta el mateix distintiu tant en l'abric com en la capa, distintiu pel qual qualsevol ferroviari reconeix quina és la meva categoria en el servei. El botó del coll indica a qualsevol que tinc la revàlida. I després la preciosa estrella brodada amb fil daurat posa en coneixement de tots que soc alumne de factor. I a més en



el coll brilla el distintiu més preciós: una roda alada adornada amb feltre morat i blau, una roda alada semblant a un hipocamp daurat. I al matí sortiré quan encara sigui fosc; la mama em mirarà, immòbil darrere de la cortina, i darrere de totes les finestres a la vora de les quals passi, darrere de totes hi haurà gent com la meva mare, immòbils, que m'observaran amb un dit en la cortina, i jo seguiré caminant fins al riu i allí en la senda respiraré, com sempre, perquè a mi no m'agrada anar a la feina en tren; aquí, a la vora del riu respiro amb més llibertat, aquí no hi ha finestres, cap parany, cap agulla clavada pel clatell.