

---



---

**«UNA EXPERIÈNCIA INSOLITA. ELS VIATGES DE FI DE D'ESTUDIS AL**

«Ens ho havien explicat moltes vegades, però Venècia s'ha de veure per fer-se una idea real del que és allò... No hi havien autobusos: hi havien vaixells (Vaporetos); no hi havien carrers: tot era aigua; no hi havien cotxes, hi havien barques; i qualsevol edifici de la ciutat per ell mateix ja mereixia el viatge per anar a veure'l. I Iugoslàvia, i el Tirol...

Bé, però no ha sigut fàcil arribar aquí; qualsevol Agència de Viatges ja ofereix aquests serveis. Havia d'anar un grup de joves que no disposàvem de mitjans econòmics suficients com per permetres fer-ho».

Tot havia començat a l'octubre del any '84. Al **Institut Politècnic, Escola Municipal de Treball de Granollers** un grup d'alumnes i professors es van plantejar per quart anys consecutiu el viatge de fi de curs. S'havia anat abans a Mondragón, a la Catalunya Nord i a Toledo, tot fent un cicle d'estudi de les energies alternatives. Aquest any, el repte era molt més gran: Havíem de fer un recorregut per les zones industrials del Nord d'Itàlia i la Eslovènia Iugoslava en quant a la part tècnica i per tot el gran encreuament de camins i bressol de la burgesia renaixentista del Sud dels Alps i la Vall del Po respecte a la part humanística. Però això costava molts diners: s'havien de recollir 37.000'— ptes. per persona, que multiplicat per 33 feia la bonica quantitat de 1.221.000'— ptes.

Així doncs ens vam posar a treballar alumnes de totes les especialitats de l'Escola i tres professors, en **Joan Traver, l'Àngel Maria Hernández i la Conxita Cots com a «Capo»** (segons deien els italians). Molts dels alumnes no es coneixien entre ells, i tot un any de preparació i de treball ha creat un clima de coneixement i convivència que no ha acabat al finalitzar el viatge.

Es va tenir que fer de tot; 37.000'— ptes. eren moltes i l'objectiu era que cadascú es pogués pagar completament aquests diners: es va fer l'inevitable sorteig —d'una cadena d'alta fidelitat—, que és el que dona més diners, es va muntar un bar per la Festa de Primavera organitzada per l'Escola, i es van guanyar més de 100.000 ptes. venent roses al carrer la Diada de Sant Jordi.

Però a més a més ens vàrem plantejar algun tipus d'activitats que no fossin només per treure diners, sinó també que cobris alguna de les àrees d'extensió cultural que tota escola deu tenir. En aquest sentit vam elaborar dos números de la revista de l'Escola («NOSALTRES»), continuant la tradició dels anys anteriors. Amb això vam aconseguir realitzar una tasca cultural importantíssima, a l'hora que guanyàvem 150.000'— ptes. aportades pels botiguers i petites empreses de Granollers i rodalies, en un ajut que poder per ells no significava gran cosa però que per algú de nosaltres va significar poder anar al viatge. A més amb un nivell de qualitat que va mereixer les felicitacions dels mateixos professors de l'Escola. Tant l'Escola com l'Associació de Pares d'alumnes de l'Escola ens varen subvencionar una part de viatge.

És molt difícil de totes maneres resumir en poques ratlles el que va significar un treball constant de tot un any. Cada setmana s'havien de reunir les diferents comissions, econòmica, de coordinació, de la revista, d'altra banda els professors també tenien d'anar organitzant el viatge. S'havia de contactar amb les empreses que s'anava a veure, la Fiat a Mi-

là, els alts forns de Jesenice (Iugoslàvia), etc. A més com ja hem dit abans els alumnes al ser d'especialitats i cursos diferents, que cobrien el ventall de tot el nocturn, plantejaven el problema de la coordinació entre tots ells, d'aquesta forma es va elaborar un sistema pel qual alguns dels alumnes feien de coordinadors amb la resta dels seus companys i transmetien tota l'informació des de les reunions amb els professors cap als alumnes i viceversa. Així doncs, va caldre fer molt poques reunions generals, amb el qual els alumnes no van perdre cap hora de classe.

A mitjans de juny la situació era ben diferent. S'havien recollit els diners, l'alegria començava a regnar, ja s'estava parlant de pancartes darrera de l'autocar dient que «**Catalunya som una nació**» i passejar la nostra senyera per la resta d'Europa. Molts dels joves varen aconseguir tots els diners per pagar-se el viatge —els hi va sortir de franc—, i molts d'altres només aportant una petita quantitat van aconseguir reunir el que els hi quedava.

I el 29 de juny vam pujar a l'autocar. Llavors tot eren somriures, començava la gran aventura! Una gran aventura que probablement molts d'ells no tornaran a fer mai més: estem en una època de crisi i a l'Escola de Treball predomina la classe treballadora. El viatge doncs no era un viatge d'esbarjo, era un viatge d'estudis i volíem cobrir dos objectius: d'una banda estudiar algunes de les indústries més representatives del nord d'Itàlia i de Iugoslàvia i, d'altra banda, referent a la part humanística, algunes de les ciutats del nord d'Itàlia que tanta i tanta importància havien tingut durant l'època medieval i el renaixement.

El primer dia va ser pesat, però també maco. Vam tenir que travessar tot el sud de França per les autopistes de «la Catalane», «la Provenzale», «la Languedocienne»; noms que els catalans ens tocava de molt d'apropr. Vam travessar les riques planúries de «la Camargue» i el Roine (Ródano) i vam arribar a Cannes. D'allà cap a Mònaco, i entrar a Itàlia per Ventimiglia. La primera nit vam dormir a Diano Marina, a prop de la ciutat de San Remo.

Al dia següent 30 de juny, cap a Milà passant per Gènova que, per cert, ens va decebre. I allà a Milà havíem de romandre dos dies. El de la nostra arribada a la tarda vam anar a veure el Museu de la Ciència i de la Tècnica, museu Leonardo da Vinci que es diu així perquè hi havien reproduïts tots els seus invents —un tipus de museu que no acostuma a donar-se massa per l'Estat espanyol. Allà no només podies veure fotografies o descripcions sinó que de primera mà podies observar alguns dels enginyers de la tècnica i de la ciència del segle XX: ferrocarrils, avions, vaixells... tot estava en allà a format natural; no eren reproduccions, sinó que eren màquines antigues que s'havien col·locat en uns immensos hangars o bé inclús unes forges complertes.

El dia 1 de juliol hi havia una de les visites importants; la Fiat de Torí era per nosaltres com una espècie de model.

La visita a la Fiat va ser breu i realment amb poques novetats tecnològiques respecte al que podien haver a empreses d'automòbils a Catalunya. De tornada cap a Milà ja començaven a notar-se la falta d'hores son de molts dels que venien al viatge. L'autocar es començava a convertir en una mena de dormitori