



CADA ANY, DIVUIT MIL PERSONES

L'hotel de l'últim adéu

Havia de ser un dia de pluja. El negre potser ja no és tan rigorós, però el tràfic de les mans, l'olor de les roses i el missatge breu en banda de seda... la mort, sempre. Morir a Barcelona suposa, però, com a mínim, una certesa: sabem, a hores d'ara, cap a on anem, i això és un avantatge. Hi ha onze itineraris possibles: el Nord, l'Est, el Sud-oest, Sant Andreu, Sants, Sant Gervasi, Horta, Sant Genís, les Corts, Sarrià i Roquetes Blanques. A Barcelona, només una agència tramita aquest tipus de viatge: l'Institut Municipal de Serveis Funeraris, més conegut pel nom de Sancho de Àvila, el carrer on s'ubica.

El taulell de recepció, la música clàssica de fons, el plafó numerat del 1 al 29... Semblaria un hotel si no fos per l'inscripció de les carpetes blau cel simètricament ordenades: llibre de condol. Moltes signatures i, de tant en tant, quatre ratlles que, potser, intenten sintetitzar anys de silenci. Fora, sobre el marbre omnipresent, unes grans lletres de metall componen el nom de Capelles. Vint-i-nou sales de vetlla on la gent s'acomiada dels seus morts amb la porta entreoberta. Darrere les portes,

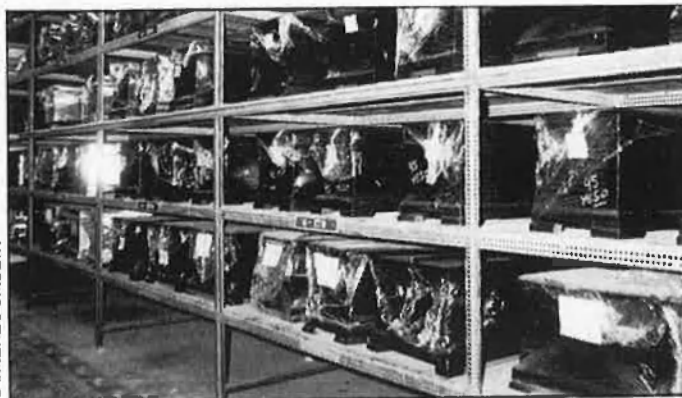
L'Institut Municipal dels Serveis Funeraris de Barcelona és l'hotel de l'últim adéu. Vint-i-nou sales de vetlla on la gent s'acomiada dels seus morts amb la porta entreoberta.

Carles Ruiz

criure com una empresa que es cuida de tot el que es relaciona amb la mort. «Com a servei, integrem totes les funcions de les antigues pompes fúnebres, a més d'encarregar-nos de la gestió i conservació dels cementiris». Josep Cornet, que considera que «portar això és com portar una altra empresa», és el director de les cinc-centes persones que treballen a l'Institut. Barcelona i Madrid són les úniques ciutats de l'estat on els serveis funeraris són monopoli municipal. «Aquesta situació afavoreix l'usuari», afirma el director. «A Nova York hi ha cinc-centes funeràries que fan que els preus siguin molt cars. El preu mig d'un enterrament als Estats Units és de mig milió de pessetes. Aquí, el servei més barat —a part dels enterraments de beneficència— és de 70.000 pessetes, i inclou el taüt, el trasllat, el cotxe fúnebre, el vestit i el lloguer del nínxol per dos anys».

L'altra població

Hi ha un altre cens, perquè hi ha una altra població. Cada any moren a



el dolor, la serenitat o, a vegades, l'oblit. No és la primera ocasió que el cadàver d'un home gran passa les 24 hores de rigor sense cap companyia. I és que en la mort hi ha els mateixos amics que en la vida.

L'Institut Municipal es podia des-

Barcelona divuit mil persones i totes, d'una manera o d'altra, utilitzen els diversos serveis de l'Institut Municipal. Una quantitat que es manté des de fa una dècada, amb predomini d'homes i amb una mitjana d'edat de 65 anys. «Hi ha saturació als cementiris, i l'única solució és que vagin augmentant les cremacions», medita el senyor Cornet.

La pràctica de la incineració es va iniciar fa tres anys. El 1983 van ser incinerades 260 persones. Enguany, la xifra arriba als 825, el 4,5 per cent del total de defuncions. Però, com indiquen els estudis efectuats, el percentatge d'incineracions té el límit en el 18 per cent, per la importància i el pes del factor religiós. Des del punt de vista econòmic, els avantatges són evidents: Forn, 8.000; urna, 5.500; expedient, 3.000.

Onze cementiris allotgen els morts de Barcelona, però —tret del cementiri del Nord i el de Roquetes Blanques— s'ha de tenir el títol de propietat. Avui no seria possible calcular, com es feia el segle passat, el nombre de difunts per la quantitat de llumets que es cremaven als fossars de les parròquies el dia de Tots els Sants. El cementiri de Montjuïc té un cens d'un milió de finats. El cementiri del Nord, des del 1972, en té 100.000. Si continua aquest ritme, d'ací a deu anys, s'haurà d'anar a vuitanta quilòmetres de distància, pel problema dels terrenys. «La incineració és un sistema que s'hauria de fomentar, i la gent hauria de perdre-li la por». Cornet recorda la incineració de l'arquitecte Josep Lluís Sert i pensa que socialment pot contribuir a promoure aquesta pràctica el fet de ser utilitzada per gent coneguda.

La mort continua sent una preocupació dels vius. A Barcelona, el 55 per cent de la gent compta amb una assegurança, amb l'òbvia prevenció del que pot succeir. I si encara no l'ha feta, només ha de venir a l'Institut amb el certificat mèdic de defunció. «Els hàbits han canviat una mica. Hi ha hagut més naturalització, però la mort no deixa de ser una ruptura forta», ens diu el director, que assegura que la gent vetlla cada vegada menys els morts a casa seva, un costum que ja no existeix a països com els Estats

Units i Anglaterra. A Barcelona, el 46 per cent dels morts són vetllats en les capelles de l'Institut, i les vint-i-nou sales aviat seran quaranta-una.

Un sofà, dues butaques, dues taules de vidre, dues llànties i dos quadres —la tardor com a tema pictòric— componen el mobiliari de l'habitació que dona accés a una altra cambra on s'exposa el cadàver dins d'una urna de cristall. Per la part anterior de l'urna, tocant la paret, hi ha una petita porta per on s'introdueix el taüt una



Josep Cornet, director de l'Institut.

vegada s'ha passat pel servei de vestició. «Es pot parlar d'una estètica de les pràctiques tanatològiques: vestició, maquillatge, reconstrucció», comenta Josep Cornet, mentre explica les reformes que s'emprenen en aquesta part de l'edifici.

A les capelles es produeixen els mateixos conflictes i problemes que a les cases. No són freqüents els incidents, però n'hi ha. «A vegades, hi ha discussions per motius d'herència. O d'altres històries, com el cas d'un home a qui no deixaven veure la seva estimada. Vivien junts, però no eren casats. Els fills i els familiars de la dona li deien que, si entrava, el matarien», ens comenta un empleat. «Hi ha bastant hipocresia. Molta gent ve per compromís. Alguns acomiaden els seus morts massa ràpid», hi afegeix un altre empleat.

«Les cases modernes són petites, i un mort pot suposar un trauma, so-

bretot pels nens petits. Cada vegada la gent mor més a l'hospital. Llavors, o es queda en el mateix hospital, o els porten cap aquí. Es necessita permisos sanitaris: els morts no es poden passejar molt amunt i avall. Les sales són més còmodes i higièniques», explica el director.

Mentre passen les 24 hores que determina la llei, els familiars i els amics van reconstruint la vida del finat. De tant en tant, algú s'acosta al bar-restaurant de l'Institut per recarregar energies. «Sobretot servim til·la, i molt de cafè, sovint amb unes gotes de conyac», ens diu Marcelo.

Jueus, cristians, musulmans i ateus es poden creuar respectuosament pels passadissos que comuniquen les sales. Polítics, artistes i ciutadans es poden trobar en una o altra banda de l'urna de vidre. Fa uns dies, l'honorable Tarradellas va passar-hi per acomiadar-se d'un mosso d'esquadra. Aquí van rebre el darrer adéu Ricardo Zamora, el Mirce —el famós ballarí dels bons temps del Paral·lel— i, fins i tot, el Vaquilla, que va venir amb permís, tot voltat de policies, per a veure per darrera vegada un cosí seu. «Algunes persones demanen per la suite de tal senyor»... Semblaria un hotel, si no fos per la tristor de la gent.

La indústria

El progrés també ha afectat el ritme de la mort. Dels enterraments amb carruatge de principis de segle es va passar, cap als anys vint, a la introducció dels cotxes a motor. Durant un temps es va realitzar un servei mixt, fins el 1952, l'any en què es celebrà el Congrés Eucarístic Internacional, que es va produir la mecanització total. «Ara passa tot el contrari que abans, quan anar en un cotxe a motor era un signe de distinció social. L'enterrament de Tierno Galván, amb un carruatge tirat per cavalls n'és una prova», ens comenta el director.

I la mecanització és la dèria de Jordi Viola, cap del Departament Tècnic de l'Institut. «En quatre o cinc anys hem passat del martell a la informàtica», observa, mentre ens explica els detalls de la fàbrica de baguls, una altra part de l'edifici. La producció de taüts arriba a prop dels 20.000; una producció ajustada a la demanda i que preveu l'estoc d'existències per tres mesos, tal com marca la llei.

La fusta de roure i cedre ha estat gradualment substituïda per l'aglomerat DM xapat. Hi ha vuit tipus de taüts, i cada model va amb una categoria de cotxe fúnebre. Hi ha serveis



La producció de taüts arriba als 20.000, amb distins models.

des de les 70.000 pessetes fins les 300.000 que val el servei més car: «arca forma americana de fusta d'importació, llisa, envernissada amb polièster i laca satinada, entapissat capitoné, creu de metall damunt la tapa, nanses bronzejades tot a l'entorn del taüt, pany i lletres. Cotxe fúnebre número 7», es pot llegir en el catàleg.

Jordi Viola se sent molt satisfet d'una màquina amb ordinador que selecciona i talla els taulers, inclús els plans inclinats. «La mecanització suposa un abaratiment dels costos», afirma Viola mentre comprovem l'enorme rapidesa de secat dels raigs ultravioleta. A part de les mides estàndards, hi ha baguls extraordinaris per a jugadors de bàsquet o persones molt grosses. Milers de taüts s'apilen en les prestatgeries de ferro d'una de les naus de l'edifici. Sembla el paisatge de l'endemà d'un terratrèmol. La CEE també ha tingut el seu impacte en aquest sector tant peculiar, i els fèretres que surten a l'estranger porten ara més cargols que abans.

«Cada treballador té dret al servei número quatre com a regal de l'empresa», ens diu un home que porta vint anys davant la fusta i que considera que hi ha més feina els mesos d'octubre a gener, «com la caiguda de les fulles». En la nau de la fusteria, es poden veure els cartells dels sindicats. El proper dia 10 s'ha d'elegir el comitè d'empresa. L'Associació Professional de Pompes Fúnebres té més representants que la UGT, CCOO i la CNT. «L'Associació és la continuació del sindicat vertical», explica un empleat que es declara independent.

A partir d'enguany, l'Institut ofereix un servei nou: el subministrament i la col·locació de làpides. «Hem arribat a un acord amb les empreses privades i les làpides sortiran un 25 per cent més barates», ens diu Josep Cornet, que creu que així es podrà acabar amb la «guerra bruta» d'algunes empreses que utilitzen els noms dels cementiris per a fer contractes. Entre la nova oferta de l'Institut s'inclou el «granit roig imperial» i el «granit negre sud-africà».

«Hi ha empleats que estan una mica traumatitzats. Treballen una mica d'incògnit perquè no expliquen als seus veïns on treballen», reconeix el director. «A vegades hi ha gent que es queda tota esverada quan li dic on treballa», diu la Núria, que s'encarrega de la recepció de les capelles des de fa deu anys. Des de fora, sembla una cosa molt diferent. Morir-se és una cosa natural. «Quan surts de treballar separen la feina i te n'oblides una mica», explica José Manuel, un dels xofers de l'Institut.

Trenta-dos cotxes fúnebres i tretze ambulàncies constitueixen el parc mòbil del centre. Les ambulàncies porten els difunts des dels hospitals i les cases, i els cotxes fan el viatge fins al cementiri. N'hi ha cinc que «fan carretera»; és a dir, porten els difunts fora de Barcelona. A vegades han arribat a Alemanya, però normalment no surten de l'estat. «Els andalusos i els gallecs són els que tenen més tradició d'anar a enterrar-se a la seva terra».

La burocràcia juga a vegades males passades. S'ha donat el cas d'estar la família esperant el finat en el cementiri de Montjuïc i que el cotxe l'hagi

portat al cementiri del Nord. «Normalment són canvis fets a última hora per la família i no ens arriben a temps», afirma Leonardo Linares, encarregat del parc mòbil, i que encara recorda aquell diumenge de març del 1974 quan va anar a recollir les deixalles de Puig Antich per portar-les al cementiri de Montjuïc. «Hi havia molta policia i molts clavells vermells».

El museu

Tierno Galván mai no arribarà a conèixer la feina que va portar treure dels soterranis de l'edifici el carruatge que el va portar al cementiri. La presència d'aquests carruatges excitaria segurament la imaginació de Poe perquè, certament, la sala té un aspecte molt fúnebre. Però l'art també es manifesta en la mort, i n'hi ha peces d'un gran valor artístic.

Carruatges blancs per a solters, donzelles i nens petits. El Grand Doumont portà les restes de Joselito; el cotxe estufa portà el cos d'Amadeu Vives... Cada carruatge anava acompanyat per fins a nou empleats del Servei, que, juntament amb els cavalls, han estat reproduïts a grandària natural per artistes valencians.

Temps després, amb la mecanització, els carruatges van ser substituïts pels cotxes a motor. Un Studebaker —B-34863— portà les restes de Francesc Macià. Al costat d'aquesta peça trobem un Hispano Suïza dels anys 20, i un Buick com el que va traslladar les restes del matrimoni Viola. Museus d'aquest tipus funcionen a Viena, a Itàlia i als Estats Units. Cristóbal Tomás Casals, el fundador, va rebre ofertes molt atractives per part dels col·leccionistes privats.

Però no visita massa gent aquest museu. Tampoc no hi ha cap senyal al carrer. La mort continua sent un tabú, malgrat que el dol ja no sigui tant rigorós. A les rodalies de l'Institut no paren les contínues onades de grups de gent. Enmig, un personatge crida l'atenció. És el cerimonial, el «relacions públiques» de l'empresa, que s'encarrega de «treure problemes a la gent». Amb un vestit negre impecable, els cerimonials vigilen que tot funcioni bé: que el servei religiós comenci puntualment, que el cotxe estigui preparat en el moment precís, que es distribueixin els recordatoris... «Tinc molta por a la mort, perquè la veus passar cada dia i penses que un d'aquests dies et tocarà a tu», reflexiona Josep Batlle, un d'aquests cerimonials.

DOMÈNEC LUMBERT