

TRENS DE POSTAL

EL FERROCARRIL A CATALUNYA

Lluís Miquel Tuells

TRENS DE POSTAL

EL FERROCARRIL A CATALUNYA

Lluís Miquel Tuells



Primera edició: febrer del 2015

- © dels textos: Lluís Miquel Tuells Moreno
- © de les fotografies: diversos fotògrafs
- © dels drets de les fotografies i postals de Lucien Roisin: Lucien Roisin, VEGAP (Barcelona 2015)
- © dels drets de les fotografies i postals d'Àngel Toldrà Viazó: Ernesto Boix Felip

© d'aquesta edició: Editorial Efadós

Editorial Efadós
Carrer d'Edison, 3 · Nau A
Pol. Ind. Les Torrenteres
08754 El Papiol (Barcelona)
Telèfon 936 731 212
efados@efados.cat
www.efados.cat

© de la col·lecció Targeta Postal:
Editorial Efadós

Idea original
Editorial Efadós

Disseny gràfic i maquetació
Editorial Efadós

Reproduccions fotogràfiques
Editorial Efadós

Assessorament lingüístic
Neus Doncel Saumell

Procedència de les imatges i postals

Les imatges i les postals formen part de la col·lecció Lluís Miquel Tuells.

Agraïments

Gràcies a Isabel Moreno Ramirez i Domènec Vives Puig.

Fotografia de la portadella

A l'estació de Mataró, la gent espera el pas del tren reial amb el monarca Alfons XIII de camí cap a Girona a l'abril del 1904.

ISBN volum 2: 978-84-15232-82-7
Dipòsit legal: DL B 1880-2015

Imprès a Catalunya
Tota forma de reproducció, distribució, comunicació pública o transformació d'aquesta obra només pot ser realitzada amb l'autorització dels seus titulars, salvant l'excepció prevista per la llei. Si necessiteu fotocopiar o escanejar algun fragment d'aquesta obra, dirigiu-vos a Cedro (Centre Espanyol de Drets Reprogràfics) www.cedro.org.

ÍNDEX

• Introducció		
• El Ferrocarril a Catalunya	7	
• Estacions de Barcelona	14	
• De Barcelona a Granollers i Portbou	22	
• De Barcelona a Mataró i l'Empalme	37	
• De Barcelona a Vilafranca i Tarragona	54	
• De Barcelona a Vilanova, Valls i Reus	64	
• De Barcelona a Manresa, Lleida i la Pobla de Segur	72	
• De Tarragona a Reus i Lleida.....	86	
• De Barcelona a Sant Joan de les Abadesses i Puigcerdà	90	
• De Tortosa a Tarragona	105	
• El carrilet de Barcelona a Martorell, Manresa i Guardiola ...	109	
• El carrilet de Martorell a Igualada	118	
• Els Ferrocarrils de Catalunya	124	
• De Mollet a Caldes de Montbui	133	
• El carrilet de Tortosa a la Cava	134	
• El tramvia de Reus a Salou	138	
• El carrilet de Mollerussa a Balaguer	143	
• El carrilet de Girona a Sant Feliu de Guíxols	147	
• El carrilet de Banyoles a Flaçà i Palamós	150	
• El carrilet d'Olot a Girona	154	



INTRODUCCIÓ

EL FERROCARRIL A CATALUNYA

Voler explicar la història del ferrocarril a Catalunya en poques línies és una feina molt complexa. Recordo quan l'amic Carles Urkiola, a la presentació del seu llibre *El carril de Barcelona a Molins de Rei i Martorell*, deia que la història del ferrocarril és com una nina russa: cada cop que l'obres en surt una de més petita. La realitat és a l'inrevés; el ferrocarril va començar amb petites línies que anaven creixent i a la vegada es fusionaven entre elles per aconseguir portar a terme els seus ambiciosos projectes.

Si bé la primera autorització per construir un ferrocarril –entre Sant Joan de les Abadesses i Roses– data del 1844 i el 1845 se'n va concedir una altra per a un ferrocarril de Barcelona a Camprodon –que no es van construir mai–, no va ser fins al 28 d'octubre del 1848 que es va inaugurar el ferrocarril de Barcelona a Mataró.

En vista de l'èxit d'aquella empresa, es van multiplicar les sol·licituds de concessions. L'any 1850 es va autoritzar a Caminos de Hierro de Barcelona a Granollers la construcció d'una línia de Barcelona a Granollers amb la intenció de continuar cap a França. Es va inaugurar el mes de juliol del 1854. L'any 1861 es va fusionar amb la Compañía de los Caminos de Hierro de Barcelona a Mataró, que també tenia la intenció de continuar cap a la frontera francesa per Portbou, per donar lloc a la companyia Caminos de Hierro de Barcelona a Girona.

El 26 de novembre del 1854 es va inaugurar el tram de Barcelona a Molins de Rei del ferrocarril de Barcelona a Martorell, on arribaria el 1856. L'any 1865 es va posar en servei el tram de Tarragona a Martorell; així va quedar establerta la primera relació directa entre Barcelona i Tarragona. Un cop completat el traçat, aquesta empresa es va anomenar *Compañía de los Ferrocarriles de Tarragona a Martorell y Barcelona*.

El 2 de maig del 1855 entrà en servei el tram de Montcada a Sabadell de la que seria la primera línia que uniria Barcelona amb Saragossa per Manresa i Lleida.

El 16 de setembre del 1856 es va inaugurar el primer ferrocarril de les comarques tarragonines entre Tarragona i Reus. Aquell mateix any es decideix perllongar aquest ferrocarril fins a Lleida. Les obres van començar l'any 1858 i el 13 de maig del 1863 el tren ja arribava a Montblanc. L'últim tram fins a Lleida es va retardar molt per problemes econòmics i no fou fins al 19 de maig del 1879 que es va inaugurar el recorregut complet.

La marxa cap a Portbou era difícil i la companyia no podia afrontar les despeses originades per l'obra. Això motivà que el 1875 es fusionessin la companyia de Girona amb la de Tarragona i creessin la Compañía de los Ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia (TBF). El 20 de gener del 1878 es va inaugurar l'últim tram de

la línia entre Figueres i Portbou; així va quedar establerta la relació ferroviària amb França.

El ferrocarril de Montcada a Sabadell ja havia arribat a Lleida l'any 1860 i a Saragossa, el 1861. El 1862 va completar el seu traçat i va arribar a Barcelona; així es va establir per primer cop la relació directa entre Barcelona i Saragossa.

El 14 de març del 1876 entrava en escena un altre ferrocarril. Es tractava del ferrocarril que va unir, en principi, Granollers amb Sant Joan de les Abadesses, on arribaria l'any 1880; el 10 d'abril del 1886 es completaria la línia entre Llerona i Barcelona. Amb la construcció d'aquests ferrocarrils, Barcelona ja estava unida cap al nord amb Girona, Figueres i la frontera de França per una línia, i amb Vic i Sant Joan de les Abadesses per la línia que anys més tard, des de Ripoll, arribaria a Puigcerdà; cap al l'interior, amb Manresa, Lleida i Saragossa, i cap al sud, amb Vilafranca, Tarragona i València.

Restava un altre ferrocarril per construir. L'1 de gener del 1877 s'havia constituït la companyia Ferrocarriles de Valls a Villanueva y Barcelona (VVB) amb la missió de construir un ferrocarril que, sortint de Valls i passant per Vilanova i la Geltrú i les costes del Garraf, anés a Barcelona. Aquesta companyia naixia amb un projecte molt ambiciós i, amb aquesta intenció, va obtenir una concessió per construir una línia que, partint de Madrid, empalmés amb la seva línia a Roda de Berà. El 29 de desembre del 1881 es va posar en servei el primer tram entre Barcelona i Vilanova, i el 31 de gener del 1883 ja arribava a Valls. El 1884, va entrar en servei el primer tram d'aquell ferrocarril directe cap a Madrid, entre les estacions de Roda de Berà i Reus. La companyia havia canviat el nom i ara es deia *Compañía de los Ferrocarriles Directos de Madrid y Zaragoza a Barcelona*.

Els problemes econòmics van fer que la companyia de «los Directos» no pogués continuar

fent-se càrrec de la construcció de la línia directa i l'any 1887 la companyia TBF la va absorbir. A partir d'aquest moment, TBF es va encarregar de la construcció de la línia cap a Saragossa per Móra la Nova amb la continuació de l'excavació de l'important túnel de l'Argentera, que es va acabar l'any 1890.

Durant aquell temps s'havien realitzat dues fusions més: la línia de Barcelona a Saragossa i la de Tarragona a Reus i Lleida es van fusionar amb la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, que també va absorbir més tard la de Sant Joan de les Abadesses.

Al tombant del segle XIX, la companyia TBF va començar a tenir problemes econòmics i finalment va ser absorbida per la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA).

També cal dir que una altra línia de ferrocarril, la de València a Tarragona, que arribava a Tarragona des del 1865, havia estat absorbida per la Companyia del Nord.

En començar el segle XX, les dues grans companyies espanyoles de ferrocarril, MZA i Norte, es feien càrrec de la xarxa ferroviària principal de Catalunya. Sembla que aquella nina russa de la qual parlava al principi estava a punt de tancar-se. Això succeiria amb la Guerra Civil, quan l'Estat, davant la impossibilitat de continuar oferint el servei, expropiaria totes les companyies privades de ferrocarril per crear Renfe.

A la fi del segle XIX, molts petits carrilets s'incorporaren a la xarxa ferroviària catalana: Girona-Olot, Reus-Salou, Girona-Sant Feliu de Guíxols, Manresa-Guardiola de Berguedà, Flaçà-Palamós i un llarg etcètera, la majoria dels quals han desaparegut víctimes del progrés tecnològic. Les pàgines d'aquest llibre ens perme-
tran reviu-els.



LA TARGETA POSTAL I EL FERROCARRIL

En uns moments en què el ferrocarril està experimentant uns profunds canvis al nostre país, els apassionats del seu món cada vegada desitgem més recordar aquell ferrocarril que ja forma part del nostre passat, aquelles petites estacions de poble, plenes de vida, que eren punt de trobada dels veïns, els uns perquè hi anaven a agafar el tren; els altres perquè hi anaven a rebre aquell amic que arribava de la capital a passar uns quants dies amb ells. I sempre hi havia els que simplement s'acostaven a l'estació per veure passar el tren, un autèntic espectacle.

El cap d'estació era una autoritat al poble i a les seves ordres estaven els guardaagulles i els mossos amb el seu carretó carregat de mercaderies, situat just on estacionaria el furgó del tren. A l'arribada del tren de mercaderies, es desenganxa la màquina per recollir uns vagons estacionats al moll de càrrega, mentre un grup de nens, assidus visitants de l'estació, juguen entre les vies davant la mirada expectant del factor, enfadat per la perillositat de la situació. Un grup d'obres descansa a l'ombra del dipòsit d'aigua en una aturada de la seva feina de reparació d'un petit tram de via. A l'exterior de l'estació, un carruatge conduirà alguns dels viatgers al balneari proper o a alguna població que no té estació; altres, la majoria, continuaran el seu camí cap al poble a peu. I, quan el tren desapareixerà fumejant

Antigament, els trens correu portaven un furgó on hi havia una oficina ambulant de Correus. A les aturades a les estacions hi havia la possibilitat de poder tirar les cartes a una bústia situada a la paret del vagó. L'empleat de Correus hi posava el mata-segells, que tenia una forma octogonal, en què figuraven la procedència i la destinació del tren, i la data. A la pàgina següent, la locomotora 678 de MZA a la reserva de locomotores de l'estació de França.

FRANCOLÍ, 1912.

a l'horitzó, el silenci i la solitud dominaran el paisatge fins a l'arribada del pròxim tren.

Un dia baixa del tren un home amb el seu equip fotogràfic i es dirigeix cap a la botiga que li ha encarregat una sèrie de postals de la població. Mentre el fotògraf va realitzant el seu treball pels carrers del poble, els veïns hi acudeixen per observar-lo i, de passada, poder aconseguir veure la seva imatge immortalitzada en alguna de les postals. L'estació és un dels indrets que quasi cap fotògraf oblida en la seva col·lecció de postals. Els nens el segueixen fins allà i els ferroviaris no dubten a posar observant fixament l'objectiu de la càmera. El fotògraf vol, per realitzar un treball impecable, esperar pacientment l'arribada del tren. Després de molta estona, el tren s'acosta i el fotògraf dispara la seva càmera, però ningú, ni ferroviaris ni viatgers, ni cap nen, no està pendent de l'arribada del tren. Totes les mirades es dirigeixen cap al fotògraf.

Gràcies al treball d'aquells homes, podem conèixer avui com era aquell ferrocarril de principis del segle XX. La targeta postal va popularitzar la fotografia en una època en què només les classes més acomodades podien accedir-hi.

Poc temps després de l'aparició de la targeta postal, el seu col·leccionisme es va convertir en una febre i per tot el món circulaven postals pel



Jose M. Franco



simple fet de col·leccionar-les i intercanviar-les entre les amistats, a la vegada que es convertiren en un mitjà de divulgació i de cultura. Els motius representats a les postals abracen tots els temes: art, pintura, poesia, actualitat i, majoritàriament, imatges de pobles i ciutats. Els fets històrics també hi són presents, a més d'obres, inauguracions o celebracions importants.

En el tema del ferrocarril podem distingir entre les postals que van editar les diferents companyies ferroviàries o els fabricants de material ferroviari i les que reproduïen imatges d'estacions, túnels, ponts o altres temes d'interès ferroviari que s'inclouen en les sèries dedicades a les poblacions. Aquestes últimes són les que centraran l'interès d'aquest llibre.

Amadeu Mauri va ser l'editor d'una de les primeres imatges d'una estació. Es tractava de l'estació de Portbou, de la qual va fer diferents versions. La podem trobar en vertical, apaïxada o amb un suau acoloriment. Fins al 1905, Amadeu Mauri va editar diverses sèries de postals de poblacions catalanes, en què l'estació o algun tren eren presents. El fotogravat va ser el mètode utilitzat per a la impressió de les seves postals. Aquest era un sistema que configurava la imatge mitjançant una trama de nombrosos punts alineats.

Hauser y Menet, de Madrid, en van editar dues de Barcelona –la façana de l'estació del Nord i el pas d'un tramvia de vapor per les vies del tren de Sarrià al carrer de Balmes– i una magnífica vista de l'estació de Tarragona.

Fototípia Thomas començava la seva producció amb una sèrie dedicada a Barcelona on hi havia dues imatges de l'estació de França, una de l'exterior i una altra de l'interior, amb la presència dels ferroviaris que treballaven a l'estació. A partir d'aquest moment va realitzar una extensa producció de postals de nombroses poblacions catalanes.

Àngel Toldrà Viazo va ser un dels editors més coneguts. Les sigles ATV apareixen en una gran quantitat de postals. Editades a partir del 1908, eren d'una qualitat excepcional, ja que posava molta cura tant en la impressió com en l'enquadrament i la composició de la imatge.

Un altre gran editor va ser Lucien Roisin, professional d'origen francès instal·lat a Barcelona, amb una de les més extenses produccions de postals del país.

A part d'aquests editors més coneguts hi va haver tot un seguit de fotògrafs d'àmbit més local que editaren diverses sèries de postals de pobles, la majoria d'elles en format fotogràfic. A les comarques de Girona, Valentí Fagnoli realitzà una extensa producció en què el ferrocarril no podia faltar, amb interessants postals del trenet de Sant Feliu de Guíxols o d'estacions com la de Sils o Girona.

Josep Boixadera va ser el fotògraf dels pobles petits. Entre el 1910 i el 1930 va recórrer la major part del país i va impressionar a la seva càmera les millors imatges dels pobles de Catalunya. Les seves postals de les estacions són impactants; mai no hi faltava el tren i aprofitava sempre el moment que hi havia més moviment a l'estació.



A la pàgina anterior, postal fotogràfica de l'estació de Sant Sadurní d'Anoia. Fins al 1905, una de les cares de la postal estava destinada exclusivament a l'adreça; per aquest motiu, la part de la imatge portava un espai en blanc per escriure-hi el missatge. En aquesta pàgina una de les primeres postals amb motiu ferroviari, editada per Amadeu Mauri, en què es pot veure l'estació de Portbou. Al costat dret de l'estació hi ha les vies franceses, mentre que a la nostra esquerra es troben les vies espanyoles.

M. Z. A.

Compañía de Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante

Estacions de Barcelona

Durant molts anys, l'estació de França va ser l'estació principal de Barcelona de la companyia MZA, fins que el 1902 es va posar en servei el baixador del passeig de Gràcia al centre de la ciutat.

