

SUMARI

Pròleg	7
Trens i estacions de postal	11
Línia Barcelona-Mataró-Maçanet	14
Línia Barcelona-Girona-França	28
Línia Barcelona-Martorell-Tarragona	50
Línia Barcelona-Lleida-Saragossa	64
Línia Tarragona-Reus-Lleida	90
Línia Tarragona-Tortosa-València	102
Línia Barcelona-Ripoll-Sant Joan de les Abadesses	112
Línia Barcelona-Valls-Picamoixons	132
Línia Reus-Roda de Berà-Sant Vicenç de Calders	146
Línia Reus-Móra la Nova-Saragossa	152
Línia Ripoll-Puigcerdà	160
Línia Tortosa-La Pobla d'Híjar	168
Línia Lleida-La Pobla de Segur	174
Estacions de mercaderies i classificació	188
Baixadors desapareguts	192
Cremallera Monistrol-Montserrat	194
Agraïments	203
Bibliografia	205





Tren correu Barcelona-Tarragona, via Martorell i Vilafranca, davant dels senyals d'entrada de l'estació de Sant Vicenç de Calders (1924).

Foto: Jaume Ribera Llopis. Arxiu Museu del Ferrocarril de Catalunya



PRÒLEG

Prologar un llibre és una invitació de l'autor a apadrinar la seva obra i representa tot un honor i una responsabilitat. Em sento molt agraïda per aquesta distinció, en primer lloc, perquè l'Antoni Nebot és una persona extraordinària i, després, perquè el tema que tracta és un dels meus preferits, els trens a Catalunya. Ens uneix a tots dos la passió pel món del ferrocarril, un interès que va néixer a la nostra infantesa i que ens acompanya en el nostre viatge en el tren de la vida. De manera que no puc sentir-me més afalagada amb aquesta invitació.

Segons el diccionari de la llengua catalana, un dels significats de l'adjectiu *extraordinari* és "que excedeix el grau, la mesura, el nivell, habitual, ordinari". El pare d'aquesta publicació excedeix els valors ordinaris en dos àmbits: com a ésser humà i com a aficionat al món dels trens. Només cal mirar al fons dels seus ulls, rebre el seu somriure, parlar amb ell o llegir el que publica per saber de la seva esplèndida matèria. Destaca per la mirada confiada, pel seu amable tarannà, per la manera generosa i humil de ser, en definitiva, per la seva humanitat. Com a aficionat al ferrocarril, també sobresurt per la fertilitat de la seva passió. El seu interès va més enllà de la contemplació dels trens o de la tasca personal com a gran col·leccionista, ell vol compartir i cedir-nos el seu temps, coneixements i les instantànies que ha anat atresorant.

En aquesta ocasió surt de la seva estimada línia de Lleida a la Pobla de Segur, protagonista de les seves publicacions anteriors, per oferir-nos imatges de totes les estacions de passatgers de la xarxa de via ampla de Catalunya, també de les principals mercaderies i de l'emblemàtic cremallera de Montserrat. Sens dubte, és el treball gràfic més exhaustiu que s'ha publicat fins ara d'aquest període. Mes de vint anys dedicat a descobrir i a custodiar fotos i postals han produït un fons de vint mil imatges. Ell ha triat un dels millors sistemes d'oferir-les i de deixar un llegat, que és a través de la publicació d'un llibre.

El que ara tenim a les mans, *Trens i estacions de Catalunya. Fotografies i postals ferroviàries 1901-1951*, és tot un regal. Per construir les seves 208 pàgines l'autor ha escollit 345 imatges (265 postals i 80 fotografies) que en molts casos són inèdites. Un present per als amants dels trens, però també per als que ho són de la història del segle xx, per als interessats a conèixer l'evolució del nostre país o de la fotografia, és a dir, un regal per a tothom que té curiositat i interès pel món contemporani. Cinc anys ha trigat l'Antoni Nebot a aconseguir imatges de les diferents estacions i baixadors que hi havia als camins de ferro catalans d'ample ibèric en els primers cinquanta anys del segle passat. Una tasca complexa tant per la quantitat d'instal·lacions, edificacions i ubicacions com per la voluntat de datar i identificar cada una de les imatges. Una feina que ha desenvolupat amb rigor i que l'ha portat a diferents arxius i col·leccions i a buscar la complicitat de persones molt diverses.



L'arxiu fotogràfic del Museu del Ferrocarril de Catalunya també ha contribuït a complir aquest repte i en el seu fons l'autor ha trobat una petita part de les fotografies de la publicació, en concret han estat 56 les imatges aportades. Així doncs, com a directora d'aquest equipament patrimonial em sento encantada d'haver pogut ajudar a fer realitat aquest ambiciós projecte.

Ens trobem davant d'una obra gràfica de referència dels temps del vapor al nostre país, elaborada per una persona extraordinària que ens guia en un recorregut històric per les diferents línies ferroviàries. Una ruta que ens revela paisatges físics, culturals i humans que avui només queden en la memòria dels més grans i que, gràcies a la voluntat i la tenacitat de l'Antoni Nebot, ara podem conèixer i gaudir nosaltres i també les futures generacions.

En nom de tothom, vull reiterar el nostre agraïment per aquest regal i animar l'autor a continuar la seva tasca de divulgació i valoració del paper tan destacat del ferrocarril al nostre país.

Pilar García Fuertes

Directora del Museu del Ferrocarril de Catalunya





Postal de temàtica ferroviària editada l'any 1901.

Arxiu Antoni Nebot





Poques vegades deuen haver coincidit casualment davant de l'objectiu de la càmera d'un fotògraf tots els tipus de tracció del transport terrestre, com en aquesta imatge captada al pas a nivell d'entrada a l'estació de mercaderies de Barcelona-Morrot, a mitjan segle passat. Hi veiem una màquina de vapor, el motor d'explosió, la tracció animal i l'elèctrica (c. 1950).

Foto: Francesc Ribera Colomer. Arxiu Museu del Ferrocarril de Catalunya

TRENS I ESTACIONS DE POSTAL

El segle xx va ser sens dubte el segle de la imatge gràfica, competint amb la paraula parlada o escrita que dominava la comunicació en les centúries anteriors. La imatge i també la dèria per conservar imatges de les coses. De les coses, dels fets i les circumstàncies. En aquest capítol, van assolir un paper primordial les targetes postals, fins al punt que avui dia han esdevingut una font de documentació essencial per conèixer aquella època, imprescindible per al treball dels historiadors. Gràcies a aquells petits fragments de realitat i de vida podem saber com eren les ciutats, els pobles, els paisatges, els edificis notables o els monuments a principis del segle esmentat i també gràcies a ells estem en condicions de constatar els canvis, sovint dràstics, que s'hi ha portat a terme, no sempre per a bé, potser més aviat al contrari (aquelles imatges *vintage* també provoquen nostàlgia, ai).

La generalització de les targetes postals va permetre popularitzar i democratitzar el nou art de la fotografia, en un principi reservat de manera exclusiva a les classes benestants. Per un preu assequible, qualsevol ciutadà podia adquirir una cartolina impresa, escriure-hi unes ratlles al dors, enganxar-hi un segell de correus i enviar-la a amics o parents, sovint com a testimoni d'algun viatge.

Podríem establir l'any 1869 com la presentació en societat d'aquests documents, en forma d'*enteropostal*, a Àustria. Però no és fins a partir de finals del xix que el seu ús comença a ser freqüent. Un ús que comptava amb l'avantatge que, a diferència de cartes i altres trameses sobre un suport de paper, aquestes targetes no acostumaven a ser destruïdes o oblidades, justament pel seu valor artístic i testimonial. L'edat d'or de les postals abastarà des del 1900 fins al 1914, quan es declara la Primera Guerra Mundial i el món canvia de manera abrupta, no només pel que suposa de tancament de fronteres. Col·leccionar-les es converteix en una afició bastant comuna, gairebé una moda, sobretot entre persones il·lustrades, en especial dones, que en valoren el contingut romàntic.

Al regne d'Espanya, les primeres targetes postals daten de 1892. Els tres o quatre anys inicials del segle xx es dona una efervescència sorprenent i irreplicable en aquest àmbit, tant pel que fa a la impressió com a la tramesa. Després, el rebombori de bon començament es va asserenar. És també en aquells temps quan apareixen les postals de temàtica ferroviària, coincidint amb l'activitat frenètica de construcció de noves línies, estacions, ponts, túnels i tota mena d'infraestructures, així com material mòbil, és a dir, locomotores i vagons. El component humà —maquinistes i fegoners, caps d'estació, factors, guardaagulles i la resta de personal— també era sovint present en aquells rectangles encara en blanc i negre o de color sèpia. Molt sovint eren comprats pels viatgers a les mateixes estacions i enviats anunciant horaris de sortida



o arribada, pel sistema prou còmode de dipositar-les directament a les bústies habilitades als furgons dels trens-correu, a peu mateix d'andana.

A part del possible interès turístic al seu moment, aquelles postals ferroviàries hauran servit per conservar la memòria visual dels ferrocarrils del canvi de segles i fins ben entrat el vintè. És justament el període que abasta aquest llibre, de 1901 a 1951, que no s'atura a la xifra rodona de 1950 i hi afegeix un any de marge per poder-hi incloure la línia Lleida-la Pobla de Segur, la darrera de via ampla a Catalunya, inaugurada tot just aquell 1951 en el seu trajecte per ara definitiu. En l'extens panorama ferroviari i nostàlgic que Antoni Nebot ens ofereix, trobarem des dels majestuosos edificis de la companyia MZA, bona part dels quals malauradament enderrocats, i per contrast els més modestos i austers de la companyia del Nord, de trets més afrancesats, a base de maons i obra vista, tal com pertocava a la nacionalitat dels propietaris originaris de l'empresa. També hi veurem trens, locomotores, vagons, ferroviaris, viatgers... Retalls de vida quotidiana d'un altre temps.

L'autor, a la recerca fins a cert punt proustiana d'un temps perdut, ha tingut l'humor i la paciència d'aconseguir imatges de totes i cadascuna de les estacions de la xarxa de via ampla del nostre país, que són les reproduïdes en aquest volum que el lector té ara mateix a les mans, a més de les corresponents al cremallera de Montserrat, afegit per motius diguem-ne sentimentals, pel seu caràcter emblemàtic i entranyable per a molts catalans (els que encara poden recordar-lo per edat, sobretot). Totes les estacions de passatgers i també les principals estacions de mercaderies o de classificació. Moltes d'aquestes edificacions ja no hi són, han desaparegut, de vegades fins i tot del record dels mateixos veïns, enderrocades per raons pràctiques o simplement per deixadesa i negligència respecte del patrimoni cultural, una circumstància que incrementa el valor testimonial de moltes de les imatges aplegades en les pàgines que segueixen.

Parlant de valor, cal subratllar el d'aquest treball de gran mèrit, valuósíssim per molts motius, també de caràcter econòmic. Si haguéssim de posar preu al total d'imatges incloses en aquest llibre, no baixaria dels dotze mil euros. Això limitant-ho a la cotització de mercat, al seu valor merament crematístic. Una xifra tan quantiosa té una explicació en el fet que el procediment de fototípia, emprat majoritàriament per la seva qualitat, permetia imprimir tan sols mig miler de còpies de cada postal. Per aquesta causa no s'han pogut conservar gaires exemplars de moltes de les edicions, cosa que ha propiciat l'especulació entre els col·leccionistes i ha incrementat el preu d'algunes unitats fins a cotes insòlites.

El projecte d'aquest llibre sorgeix d'una casualitat, un dia en què Antoni Nebot rep de part d'un company de treball un fons documental reunit per un antic ferroviari mort feia poc. Entremig de llibres, revistes i altres papers, destacava una sèrie d'un centenar de postals antigues, com finestretes obertes de cop a un món mig oblidat d'estacions encara noves i vells trens de fum. Seria el detonant d'una fal·lera que convertiria l'amic Nebot en un dels més grans col·leccionistes d'aquesta temàtica, gossaria dir que en l'àmbit no només català sinó internacional. Però tot i disposar d'una col·lecció impressionant, enllestir aquest recull que ara presenta ha constituït per a ell un repte quasi hercúli, perquè la recerca i datació de la totalitat de postals (i, quan no existien postals, fotografies d'època assimilables, sempre mostrant la preferència

per les imatges més antigues, si era possible anteriors a l'electrificació de les línies) no ha estat gens senzill, tal com es pot suposar. En algun cas, el descobriment d'una postal concreta, que tothom creia inexistent o irremissiblement perduda, li ha costat fins a cinc anys de seguiment i investigació. L'Antoni, que treballa sempre de manera rigorosa, tal com ens ha demostrat en els seus llibres anteriors, ha consultat totes les fonts de documentació disponibles —arxius públics, col·leccions privades, historiadors, etc. I per bé que la possibilitat de recórrer a internet ha facilitat la seva labor minuciosa, l'autor no ha estalviat esforços de cap mena per assolir el seu ambiciós objectiu, comptant amb la bona predisposició de moltes persones que han contribuït a aportar informació i material. En aquest sentit, cal remarcar especialment l'ajuda dels serveis de l'arxiu fotogràfic del Museu del Ferrocarril de Catalunya, situat a Vilanova i la Geltrú.

Res més, tan sols felicitar l'infatigable Antoni Nebot per la seva feina tan completa, diria que sense precedents en aquest àmbit, i per l'esplèndid resultat en forma d'un llibre que, coneixent-lo com el conec, estic convençut que no serà l'últim.

Vidal Vidal

Escriptor i aficionat als trens



Comença el viatge...



Línia

BARCELONA | MATARÓ | MAÇANET

- Edifici-espai desaparegut o reformat

Aquesta línia que uneix Barcelona i Maçanet de la Selva, i que discorre en gran part del seu traçat pel litoral del Maresme, és també coneguda com la línia de Barcelona a Mataró, pel fet que aquest tram va ser el del primer ferrocarril inaugurat al nostre país l'any 1848.

El seu promotor fou el mataroní Miquel Biada i Bunyol, el qual l'any 1843 presentà a l'Estat el projecte de la línia i la sol·licitud de concessió, que li fou atorgada aquell mateix any. El 6 de juny de 1845, amb altres accionistes constituí la societat Companyia dels Camins de Ferro de Barcelona a Mataró, i un mes després aquesta fou autoritzada a començar les obres, entre les quals destacava, a més dels vint-i-un ponts de fusta que calgué aixecar, la perforació del túnel de Montgat, el primer també de l'Estat espanyol. Acabats els treballs de construcció dels 28,6 km del recorregut, i efectuades les proves corresponents, es va autoritzar la inauguració del ferrocarril, que tingué lloc el dia 28 d'octubre de 1848. Lamentablement, Miquel Biada no va poder veure com el seu somni de portar el tren a la seva ciutat natal es feia realitat, ja que va morir uns mesos abans de la inauguració.

L'any 1851, la companyia prengué el nom d'Empresa del Camí de Ferro de l'Est de Barcelona i decidí emprendre la prolongació del traçat fins a Girona. Però la ferma oposició de la Companyia del Ferrocarril de Barcelona a Granollers, que també pretenia prolongar la seva línia fins aquella ciutat, ocasionà un litigi entre ambdues societats que finalment acabà amb la disposició per part del Govern de fer confluïr les seves respectives línies a la Rambla de Santa Coloma de Farners, actual estació de Maçanet-Massanes, i a partir d'aquest entrocament que construïssin una sola línia fins a Girona. El 10 de gener de 1857, el tren arribava a Arenys de Mar, i el 3 de desembre de 1859, a Tordera. L'1 de gener de 1861 es feu efectiva la fusió de les dues empreses esmentades, i amb la nova societat resultant, anomenada Companyia dels Camins de Ferro de Barcelona a Girona, entrava en servei el dia 1 d'agost de 1861 el trajecte complet Barcelona-Mataró-Maçanet.

La línia va formar part posteriorment de les companyies Ferrocarrils de Tarragona a Barcelona i França (TBF) i Ferrocarrils de Madrid a Saragossa i Alacant (MZA), fins a la seva integració a RENFE l'any 1941.





- Barcelona - Estació de França (c. 1903)

Arxiu Antoni Nebot



- Barcelona - Estació de França (c. 1903)

Arxiu Antoni Nebot

© dels textos: Antoni Nebot Biosca, 2017

© del pròleg: Pilar García Fuertes, 2017

© de la introducció: Vidal Vidal Culleré, 2017

© de les fotografies: els seus autors i arxius corresponents, 2016

© de la fotografia de la coberta: Tren semidirecte Girona-Barcelona entrant
a l'estació de Mataró (1934). Arxiu Lluís Miquel Tuells

© de la fotografia de la contracoberta: El tren Lleida-Tarragona arribant a l'estació de Vinaixa
(c. 1930). Arxiu Lluís Miquel Tuells

© d'aquesta edició: Pagès Editors, SL, 2017

Sant Salvador, 8 – 25005 Lleida
www.pageseditors.cat
editorial@pageseditors.cat

Primera edició: març de 2017

ISBN: 978-84-9975-841-1

DL L 154-2017

Impress a Arts Gràfiques Bobalà, SL

www.bobala.cat

◀ impress a **lleida** ▶

Qualsevol forma de reproducció, distribució, comunicació pública o transformació d'aquesta obra només es pot fer amb l'autorització dels seus titulars, llevat de l'excepció prevista per la llei. Adreceu-vos a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos, www.cedro.org) si necessiteu fotocopiar, escanejar o fer còpies digitals de fragments d'aquesta obra.