

l'ària

PAPERS
DE L'ARXIU HISTÒRIC
DEL POBLENOU

Núm. 22
Any 2019

1848–1989

Un camí de ferro
travessa el Poblenou

AH
PN Arxiu Històric
del Poblenou



Visites

Les visites són guiades i es fan en grups de com a màxim 15 persones. Els menors de 12 anys han d'anar acompanyats d'un adult.

Es poden fer visites concertades amb grups, de 9 persones com a mínim i 15 persones com a màxim.

Visites especials

Visites nocturnes amb copa de cava, els dissabtes al vespre.

Adreça

Plaça de Ramon Calsina, s/n
08019 Barcelona
visites@torredelesaigues.cat

Informació

www.torredelesaigues.cat

CONSELL DE REDACCIÓ:

Maria Favà Compta
Jordi Fossas Bonjoch
Joan Carles Luque Silvestre
Josep Sarsanedas Benguerel

COL·LABORADORS:

Alícia Alberich Aldea
Rossend Calvet Raimundo
Nicasi Camps Pinós
Anna Dobaño Pané
Maria Antònia Casulleres
Irene Julve Nieto
Montserrat Jurnet Tusquets
Andreu Mitjans Jurnet
Robert Nebot i Chiva
Pere Parera Rodríguez
Ramon Pascual Ibáñez
Orestes Sánchez Benavente
Quique Tàrraga
Inés Vidal Castiñeira
Manel Vidal Campos

EDICIÓ DE TEXTOS:

Maria Favà

DISSENY:

Josep Sarsanedas

CORRECCIÓ LINGÜÍSTICA:

Joan Lluís Quilis

IMPRESSIÓ:

9. disseny sl

Carrer de Pere IV, 37

08018 Barcelona

ISSN: 2462-7275

REDACCIÓ

ARXIU HISTÒRIC DEL POBLENOU

Carrer de Pallars, 277

08005 Barcelona

www.arxiuhistoricpoblenou.cat

INSTAGRAM arxiuhistoricpoblenou

FACEBOOK Arxiu Històric Poblenou

FONS DOCUMENTALS

AFB Arxiu Fotogràfic de Barcelona

ANC Arxiu Nacional de Catalunya

CEHFE Centro de Estudios

Históricos

del Ferrocarril Español

CHMB Cercle Històric Miquel Biada

TAF Trabajos Aéreos y

Fotogramétricos

AHPN Arxiu Històric del Poblenou

SUMARI

1848 – 1989

Un camí de ferro travessa el Poblenou

150 ANYS DEL TREN AL POBLENOU / 2

Ton Clapés

EL PLA DE LA RIBERA I EL FERROCARRIL (1966) / 20

EL TREN EN LA IMATGERIA POPULAR I LES PUBLICACIONS DE L'ÈPOCA / 22

ESTACIÓ DEL BOGATELL (1903-1989) / 24

ESTACIÓ DEL POBLENOU / 28

Joan Pons, 26 anys vivint a l'estació del Poblenou / 30

PONTS I PASSOS A NIVELL / 34

Pont del Besòs (1848-1948) / 35

INFRASTRUCTURA FÈRRIA / 42

ELS TRENS / 44

DESMANTELLAR I RECUPERAR EL MAR / 46

INDÚSTRIES I FERROCARRIL / 48

J.F.

CARTOGRAFIA DEL TREN AL POBLENOU / 56

CRÒNICA

MARE, EM PRENDRAN EL NEN? / 62

Àfrica Ragel

MEMÒRIA

L'Aliança ha fet 150 anys / 64

M.F.C.

Els Amics del Ferrocarril de Barcelona (AAFCB) fan 75 anys / 64

Pere Parera

Adeu a Conxita Julià, «la noia del mocador» / 64

N.C.P.

En el plànol del dors de la sobrecoberta s'ubiquen els indrets que es comenten en els textos de la revista, senyalitzats amb números.



150 anys del tren al Poblenou

Ton Clapés

Encara que pugui semblar una paradoxa, hem de buscar a Cuba l'origen del tren al Poblenou. Va ser allà on es va inaugurar, el 1837, el primer tram ferroviari construït mai a l'Estat espanyol, que llavors tenia Cuba com una província més del seu ja decadent imperi. El tram unia l'Havana i Bejucal, de 27 km, d'una línia que va acabar enllaçant la capital cubana i la localitat de Güines. El tren responia a les demandes dels grans terratinents de la canya de sucre, que necessitaven un mitjà de transport ràpid i capaç de moure grans volums per treure el seu producte dels Ingenios cap als ports, on s'embarcava cap als Estats Units i Europa.

Entre els promotors d'aquell projecte ferroviari hi havia el mataroní Miquel Biada, que l'any 1833, juntament amb altres empresaris, va formar una junta amb la finalitat de promoure aquell primer tren que havia d'unir la zona agrícola de Güines amb el port de l'Havana. Però finalment, per decisió del superintendent d'Hisenda Martínez Pinillos, la línia es finançà amb diners públics i es va construir a través de la Real Junta de Comercio de la Habana. Va ser el vuitè tren del món i el segon d'Amèrica.

Malgrat el finançament públic, a Biada li va quedar el rau-rau del ferrocarril al cos, i el 1839, en una conversa informal amb espanyols establerts a l'Havana, es va



Miquel Biada, armador i empresari, va ser un dels impulsors de la línia ferroviària entre Barcelona i Mataró.



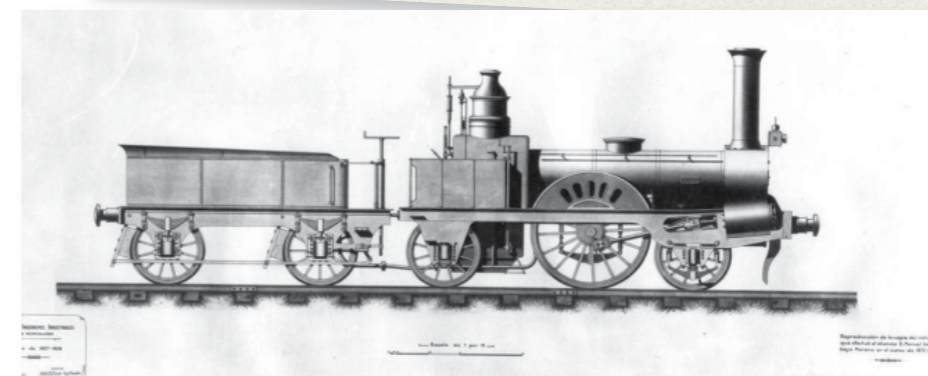
Medalla del 1848 commemorativa de la inauguració de la línia.



Grup d'impulsors, accionistes i enginyers que van tirar endavant el projecte en una fotografia del 1861.



Fullet informatiu del projecte editat el 1844.



Dibuix de la locomotora Mataró, la primera que va circular.



Plànol topogràfic d'Ildefons Cerdà del 1855.

el Torín ❶, la primera plaça de toros de Barcelona, i a l'esquerra el cementiri ❷, anava paral·lel a la costa fins a acostar-se al Besòs i creuava el riu Lluçny de la desembocadura. Com a elements importants d'aquell primer traçat en el seu tram poblenoví hi havia tres ponts, per salvar les rieres que es creuaven durant el recorregut. El primer era el de la riera de la Llacuna ❸. El segon pont era el de la riera d'Horta ❹, amb casa del guarda inclosa. Aquesta riera baixava per l'actual rambla de Prim i el pont estava situat al que avui és la rotonda que hi ha al final de la Diagonal (on es troba amb la rambla de Prim i el passeig de Taulat). I finalment hi havia el pont del Besòs ❺, el més llarg de la línia, de 414 m i 86 arcs, que només dos anys després de la seva inauguració, el 1850, va ser destruït parcialment per un aiguat. Les crescudes del Besòs, conegudes com a *besossades*, es repeten periòdicament i gairebé sempre afectaven el traçat ferroviari. Una de les *besossades* més desastroses va tenir lloc l'any 1898, quan les aigües passaren per damunt de la via del tren i es van estendre per tota la superfície del delta del riu Besòs, des de la riera d'Horta fins a Badalona i des del camp de la Bota ❻ fins al cementiri ❷. El trajecte en tren entre Barcelona i Arenys de Mar es va haver de fer amb transbordament al Besòs.

El Besòs era un riu amb poc cabal, però en episodis de pluja es podia tornar molt perillós, en particular en arribar a les terres planeres de Sant Martí de Provençals, a l'altura del carrer de Pere IV. La poca alçària sobre el nivell del mar, el nivell de les aigües subterrànies i la ressaca del mar convertien aquesta zona en un territori fàcilment inundable.



La primera Estació de França ❷ que estava al costat de la plaça de braus El Torín ❶. CEHF

jugar 10.000 pesos que, quatre anys després de la seva tornada a Catalunya, el ferrocarril uniria Barcelona i Mataró. I amb aquest propòsit va tornar a Catalunya el 1840. El projecte no va tenir molta bona acollida ni a Barcelona ni a Madrid i es va haver de confiar en inversors d'Anglaterra, on el ferrocarril es trobava en plena expansió. També d'Anglaterra va provenir tot el material mòbil. El juny del 1847 van començar les obres, que, com no podia ser d'una altra manera, van ser dirigides per tècnics anglesos.

El tram poblenoví del primer tren

El traçat d'aquell primer tren sortia de Barcelona per l'anomenat passeig de Don Carlos, actualment Doctor Aiguader, per on passa ara soterrada la ronda Litoral, i travessava la muralla per un pas controlat per militars, que a la nit es tancava. El traçat deixava a la dreta



La primera estació que es va construir a Mataró. CHMB



Una il·lustració del primer tren en un ventall de l'època.

Un ample quasi internacional

L'ample de via originària de la línia era l'anomenat internacional o estàndard de 1.435 mm, que el Govern espanyol va aprovar en l'autorització provisional i que va ser ratificat de manera excepcional el 1847 pel ministre d'obres públiques de torn. Però com que l'anomenat *informe Subercase*, elaborat per l'enginyer Juan Subercase, que proposava l'ample ibèric de 1.668 mm per a tots els ferrocarrils espanyols de la xarxa principal, ja era vigent, es va haver de renunciar a l'ample de 1.435 mm, que connectaria la xarxa amb Europa però l'aïllaria d'Espanya. Aquest aïllament ferroviari no va ser corregit fins a finals del 2013, quan es va inaugurar el túnel del Pertús, curiosament de peatge, que uneix, travessant els Pirineus, la xarxa ferroviària espanyola amb la francesa amb l'ample internacional de 1.435 mm.

Segons sembla, en el moment de renunciar a l'ample internacional, els rails ja estaven col·locats des de Barcelona fins al Besòs i van haver de ser canviats, amb la qual cosa es va truncar una connexió ferroviària directa de la ciutat amb Europa.

El 28 d'octubre de 1848, milers de persones van acompanyar el primer tren que feia el trajecte de Barcelona cap a Mataró. D'anada es van fer tres actes solemnes d'inauguració, a Barcelona, al Masnou i a Mataró, amb *Te Deum* i banquet inclòs. La tornada directa va trigar només 35 minuts, 5menys que el que necessiten els

trens actuals per fer el mateix recorregut, que paren breument a les 10 estacions que es troben en el recorregut.

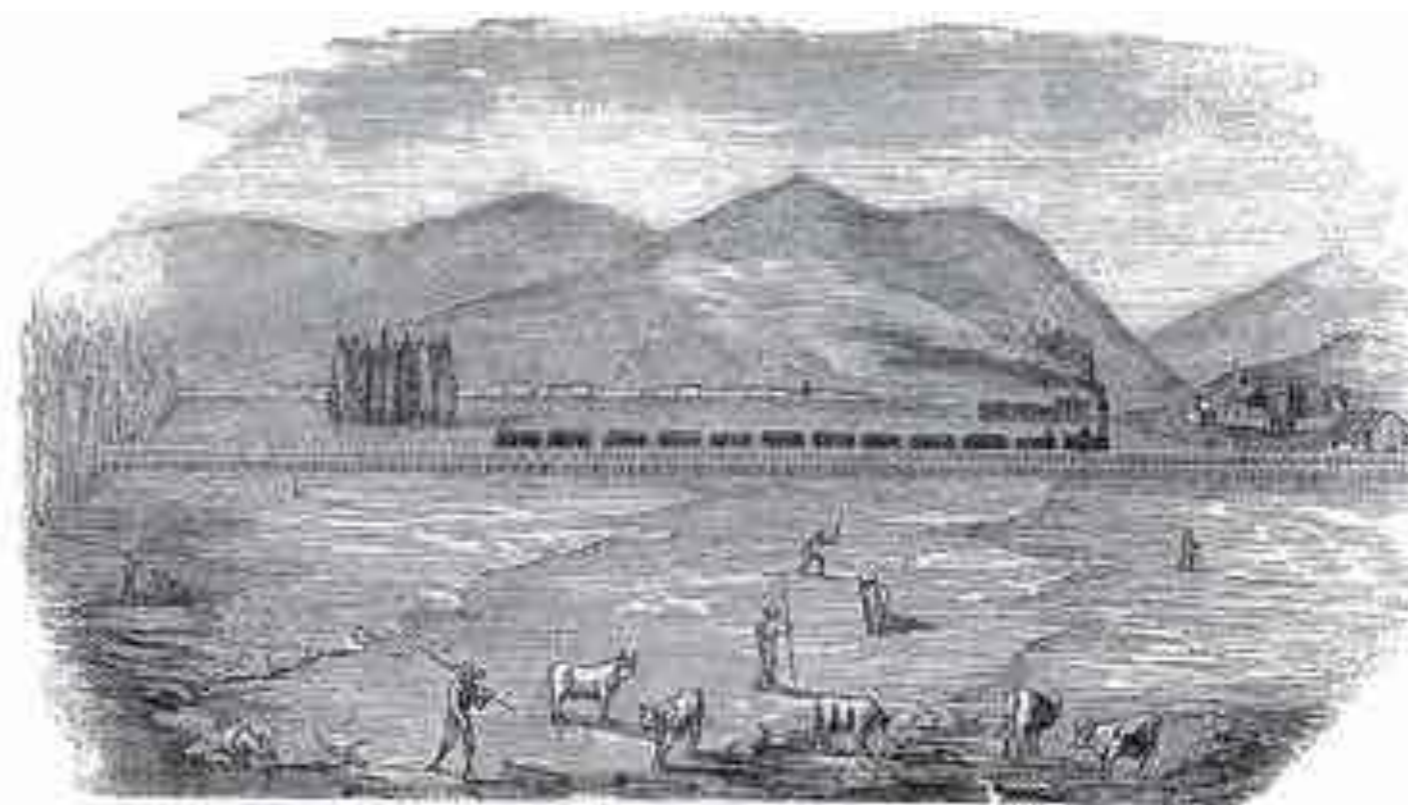
El seu promotor, Miquel Biada, no va veure el seu somni fet realitat, perquè va morir el 2 d'abril de 1848, víctima d'una pulmonia, que potser va agafar per les guàrdies de nit que feia personalment a la via del ferrocarril que s'estava construint, per evitar sabotatges i robatoris de material.

A partir de l'endemà de la inauguració ja van sortir sis trens diaris en els dos sentits. Costava 12 rals en primera classe, 9 en segona i 6 en tercera, uns preus elevats que no estaven a l'abast de la majoria de la població, que va haver de continuar anant en carruatge o a mirar-lo quan passava. A més, el nou giny no va ser ben rebut per tothom. Les dones de la Barceloneta van protestar perquè pel barri s'havia estès el rumor que els maquinistes del tren segrestaven nens per fer-ne servir el greix com a lubricant per a les locomotores.

La primitiva línia del 1848 tenia set estacions: Barcelona, Badalona, Montgat, el Masnou, Premià, Vilassar i Mataró. Posteriorment es van construir el baixador de Poblenuu (1886), l'estació de mercaderies del Bogatell (1905) i l'estació del Poblenuu (1907). Per tant, podem dir que en aquests primers anys el tren passava per un Poblenuu preferentment agrícola i poc poblat on s'anaven instal·lant les primeres fàbriques.

Les primeres temptatives de crear un nucli industrial coincideixen amb els anys de l'arribada del pas del ferrocarril. La majoria eren d'empresaris establerts a la Barceloneta, que veien aquells terrenys fora muralla com la prolongació natural del comprimit nucli urbà. Moltes propostes foren rebutjades per les autoritats militars, que van fer valer les prohibicions o restriccions que tenien els terrenys situats a uns 1.250 m al voltant de la llavors fortalesa de la Ciutadella. La demolició de la Ciutadella el 1868 i la supressió de la jurisdicció militar van fer pujar el valor dels terrenys, que passaren d'usos agrícoles a industrials. Un terreny pla, amb aigua abundant, millor fiscalitat que a Barcelona, fàcil accés al centre de la capital i la proximitat al port van donar un gran valor a la zona.

A la dreta, gravat del primer pont de fusta sobre el riu Besòs vist des de la platja, 1849.



Ponte de fusta, desde la playa.



Exhibició d'un avió biplà, 1910. El públic mira l'espectacle des del Camp de la Bota mentre passa el tren.

AFB





Foto aèria de l'estació del tren, el gasòmetre i la Torre de les Aigües de Macosa, 1955.

El tren com a valor afegit

El ferrocarril va ser un valor afegit en aquesta expansió industrial. Però el tren va continuar passant pel Poble Nou i però hi va parar fins al 1886, quan va entrar en funcionament la primera estació al barri. Era a la cruïlla del que actualment és el carrer de Provençals amb el passeig de Garcia Fària. Va ser construïda per l'impuls i la influència del financer i empresari Manuel Girona —que també va arribar a ser alcalde de Barcelona—, que volia tenir un accés ferroviari directe a la seva empresa llavors anomenada Material para Ferrocarriles y Construcciones, coneguda popularment com a Can Girona ①, el cognom de la família.

Els negocis de la família Girona han tingut una important incidència en el barri del Poble Nou, i el ferrocarril no podia ser menys. De fet, va ser el negoci del ferrocarril el que els va dur a instal·lar-se al Poble Nou.

El dia 20 de juliol de 1850 fou atorgada a l'empresa Girona Hermanos, Clavé y Cía. una concessió per construir i explotar una línia de ferrocarril entre Barcelona i Granollers. Fou la primera línia del país amb traveses metàl·liques i va costar una mitjana de 222.000 pessetes per quilòmetre. L'estació terminal estava situada al costat del terreny on més tard es va fer l'Estació de França ② i molt a prop de la terminal de la línia de Barcelona a Mataró, ja en funcionament.

El 3 de gener de 1853, l'empresa obtingué un permís per importar material ferroviari sense haver de pagar drets de duana. L'any següent, els Girona establiren al Poble Nou La Ferreria Barcelonesa, de la qual van sortir ben aviat cotxes de passatgers i vagons de mercaderies.

El mes d'agost del 1860, la Companyia del Ferrocarril de Barcelona a Granollers es va fusionar amb la Companyia dels Camins de Ferro de Barcelona a Mataró. Un cop feta la unificació de les dues societats, l'estació de la línia de Granollers fou utilitzada com a estació de viatgers, i la del portal de Don Carlos restà destinada al tràfic de mercaderies.

El 1891, La Ferreria Barcelonesa es convertí en Material para Ferrocarriles y Construcciones, S.A. i la Companyia Ferroviària de Barcelona, Tarragona i França (BTF) passà a ser-ne el millor client, ja que els encarre-

gà 300 unitats, com també materials diversos destinats al transport urbà.

El 1947 es fusionà amb la Constructora Davis, de València, especialitzada en la construcció de locomotores de vapor, i va passar a dir-se Material y Construcciones, S.A. (MACOSA), que fabricava material de gran qualitat tant per a la xarxa estatal i el metro de Barcelona com per a l'estranger fins al 1994. Aquell any, van abandonar els terrenys del Poble Nou per anar a unes instal·lacions més modernes i competitives a Santa Perpètua de Mogoda i ja sota el paraigua de la multinacional francesa Alstom, llavors GEC-Alstom Ibérica, que també es va quedar La Maquinista Terrestre y Marítima, amb fàbriques a la Barceloneta i Sant Andreu, d'on durant més de cent anys també va sortir material ferroviari per a tot el món.

Per començar, un baixador

La primera estació del Poble Nou ③ era un simple baixador amb accés ferroviari a Can Girona ① i no va ser fins al 1907 que es va construir l'estació que va donar servei fins al 27 de maig de 1989, quan va circular l'últim tren. Posteriorment, es van desmantellar totes les instal·lacions ferroviàries de l'anomenat ramal de la Marina i es va enderrocar l'estació per donar pas a la reurbanització del litoral del Poble Nou per als Jocs Olímpics del 1992 i la construcció de la Vila Olímpica. Aquesta estació va ser impulsada per l'enginyer Eduard Maristany, que anys després va ser també el promotor i impulsor de l'Estació de França ④.

El 1903 va entrar en servei l'estació de Barcelona-Bogatell ⑤ per a ús exclusiu de lliurament i recollida de mercaderies. Les dues estacions (Poble Nou i Bogatell) eren un complex ferroviari que va quedar fraccionat en dues seccions, a causa de la presència d'una bateria de defensa ⑥ de la costa construïda pel Ministeri de la Guerra l'any 1898, amb motiu de la guerra entre Espanya i els Estats Units. La bateria escanyava el perímetre de la zona i impossibilitava una millor ordenació de la platja de vies prevista.

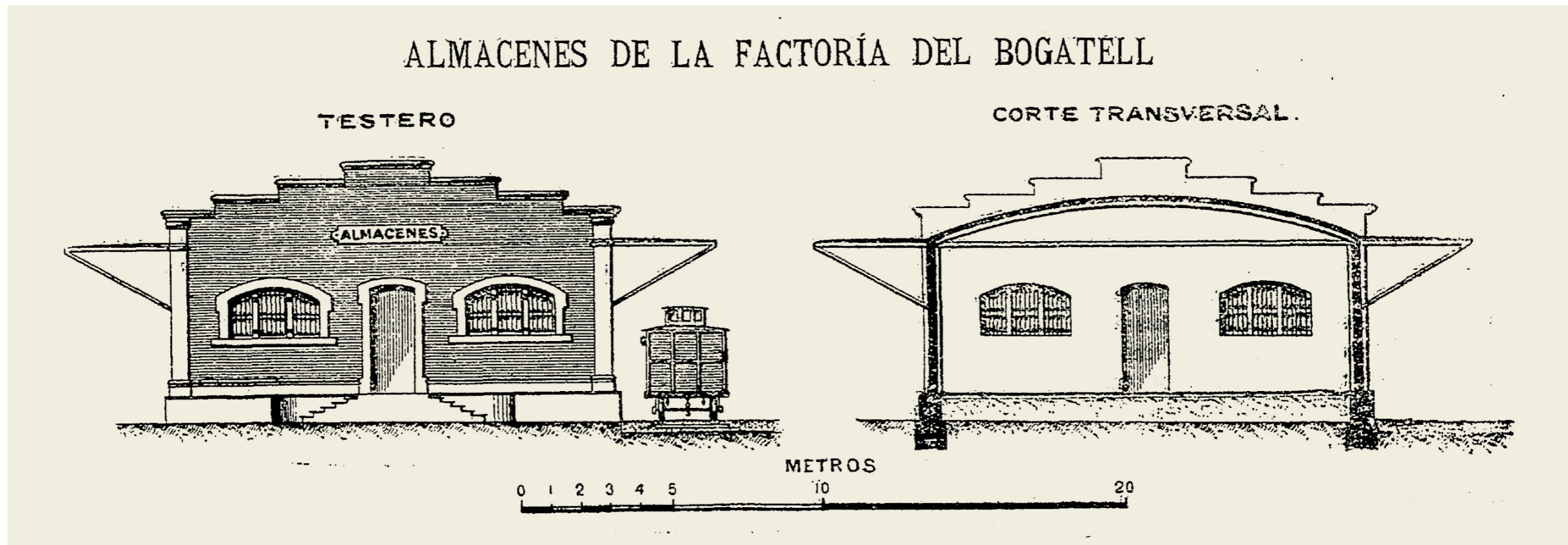
El gener del 1904, un fort temporal de mar va obligar a refer part del pati de mercaderies i reforçar les



Construcció de trens dins la factoria de Macosa, 1941.

Projecte dels magatzems de l'estació de mercaderies que es va construir el 1907 al Bogatell ①.

REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS, 1907



defenses amb la construcció de vuit espigons. El cost de les obres va ser superior al mig milió de pessetes.

L'estació del Bogatell va funcionar com a tal fins a la dècada dels anys setanta, quan quedà abandonada i va ser enderrocada entre el gener i el setembre del 1988.

A la *Revista de Obras Públicas* del 1907, Rafael Coderch —cap de servei i obres de la xarxa catalana de la Compañía del Ferrocarril de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA), propietària de la xarxa pobleovina— explicava que el cost de les instal·lacions ferroviàries del Bogatell i el Poblenou i la compra de terrenys de 28 hectàrees —on es va situar una extensa platja de vies amb una longitud de 2.430 m entre el Bogatell i la riera d'Horta— va ser d'uns set milions de pessetes. L'enginyer lamentava, però, que la bateria militar ① construïda el 1889 fraccionava les instal·lacions en dues seccions i «impossibilitava el desenvolupament ordenat de les seves vies».

Moltes estacions

A mesura que s'anaven creant companyies de ferrocarril que enllaçaven Barcelona amb altres ciutats de Catalunya, sorgien noves estacions. Entre els anys 1848 i 1863, Barcelona ja tenia sis estacions de tren. Ildelfons Cerdà, que el 1859 va elaborar l'anomenat Pla Cerdà, proposava una estació d'estacions que estaria

situada en els terrenys que quedarien lliures en enderrocar la Ciutadella. És la primera proposta que anys després es va fer realitat amb l'Estació de França ②.

El 1870, la Companyia dels Camins de Ferro de Barcelona a França per Figueres —empresa resultant de la unió de les companyies que explotaven el tren de Mataró, que passava pel Poblenou, i el de Granollers— va presentar un avantprojecte per fusionar les dues estacions que tenien, una per cada una de les línies que explotaven, per fer una nova estació monumental que havia d'estar situada a l'actual carrer de la Duana. Tot i que va obtenir tres anys després el vistiplau municipal, tampoc no es va arribar mai a construir, perquè la companyia es va tornar a fusionar amb la Companyia del Ferrocarril de Tarragona i Martorell a Barcelona, que va donar lloc a una nova societat, la Companyia Ferroviària de Barcelona, Tarragona i França (BTF), que va concentrar les seves energies a portar la línia des de Girona a la frontera francesa, per on circulà el primer tren el 1878. Però tampoc no va ser aquesta companyia qui va afrontar la construcció de la gran estació de Barcelona ③. El 1898, va entrar en suspensió de pagaments per les fortes inversions fetes per ampliar la xarxa i per la crisi agrícola que es vivia al país i fou absorbida per la Compañía del Ferrocarril de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA), pro-

pietat de la família Rothschild, que sí que va afrontar el repte. I aquest repte té nom i cognom, l'enginyer Eduard Maristany, nomenat posteriorment marquès de l'Argentera, que abans de construir la gran estació va proposar, com a pas previ, reformar i ampliar les estacions dels «suburbis», entre les quals, la del Poblenou. Aquestes estacions del suburbi —que també incloïen les del Clot, Sants, Sant Andreu i la Sagrera— s'havien de fer càrrec dels serveis de petita velocitat, els recorreguts petits, el que ara entenem com a *rodalies*, i les mercaderies, mentre que per a la gran estació quedaria l'anomenada gran velocitat i els serveis de llarg recorregut de passatgers. Maristany va recuperar el projecte fallit del 1870 i el va engrandir.

Fruit del projecte de Maristany, el 1907 es va inaugurar el nou edifici de l'estació del Poblenou ④, que fou el que es va enderrocar el 1988 en aixecar-se les vies del ramal de la Marina. Fou la primera estació d'Espanya amb enclavament elèctric de maniobra per palanca a les vies de pas i apartador mitjançant el sistema Rodary-Bleynie Ducouso.

De la platja de vies del Poblenou en sortien molts dels trens que abastien el front durant la Guerra Civil, tant d'aliments com d'armament per als soldats republicans. Al final de la guerra, quan ja estava perduda per a la República, els veïns del barri van saquejar

els vagons en busca d'aliments, per saciar la fam que patien i, també, per destinar el sobrant a l'estraperlo.

La reforma i l'ampliació de les estacions suburbials va tenir el seu punt negre a la Sagrera, que va trigar molt a ser una realitat, per la lentitud de l'Ajuntament a tramitar les expropiacions i per la modificació del Pla de l'Eixample. No va ser fins al 1918 quan es van desencallar tots els problemes burocràtics. Cent anys després, la història es repeteix i la futura estació de la Sagrera acumula retards i més retards per problemes burocràtics de tota mena i per la manca d'inversió estatal.

A principis del segle xx, Barcelona tenia ja 600.000 habitants, i la construcció d'una gran estació en condicions per deixar enrere les diverses decrepites estacions, que provocaven queixes de les autoritats i dels usuaris, era una prioritat.

La gran excusa

L'Exposició Internacional de Barcelona del 1929 era la gran excusa per posar-se al dia. L'Estació de França ⑤ va ser inaugurada 15 dies després que es posés en marxa aquesta Exposició.

El projecte guanyador, monumental i en forma de U, va ser el de l'arquitecte Pedro Muguruza, però va ser complementat i ampliat per Raimundo Durán



Membres de la família Molins a l'estació del Bogatell ❶ a la dècada dels anys vint del segle xx.



Obres que es van fer el 1907 per reforçar l'estació del Bogatell ❷ i evitar els embats del mar.

Reynals i Pelayo Martínez, sobretot per millorar la decoració i l'ornamentació interior del recinte per adaptar-lo al gust de la burgesia de l'època, amb ús de materials com ara el bronze i el marbre. La realització de l'obra, que va durar més de 10 anys, amb l'encara impressionant coberta corbada amb dues marquesines de 195 m de llargada i 29 m d'alçària, va anar a càrrec de dues empreses molt properes a l'estació, La Maquinista Terrestre y Marítima i la societat Material para Ferrocarriles y Construcciones, és a dir, la poblenovina Can Girona ❸.

L'entrada en servei de l'Estació de França ❹ posava en valor el segon ramal ❺ ferroviari del Poblenou, el que unia la mateixa Estació de França amb la xarxa general cap a la plaça de les Glòries i que creuava a cel obert una zona del barri que deixava sense pas molts carrers d'accés.

La intensa circulació de trens i el fet que aquest ramal ferroviari passés a la mateixa cota dels carrers amb molts passos a nivell deixava sovint el barri pràcticament incomunicat per accedir al centre de Barcelona. A més, el tren tenia un conflicte d'interessos amb un altre mitjà de transport també sobre rails, el tramvia.

Ja el 1929 es va construir el primer pont sobre la línia de ferrocarril, el del carrer dels Almogàvers ❻, que només permetria el pas d'automòbils. Els carruatges havien de continuar fent servir el pas a nivell del carrer de Pere IV ❼. Els accessos d'aquest pont, com que estava situat entre els carrers de Joan d'Àustria i Zamora, tenien unes rampes amb uns desnivells més elevats del que era habitual. Des del 1881 fins al 1950, la carretera de França (avui, carrer de Pere IV), al seu pas pel Poblenou, quedava interrompuda per un pas a nivell, que aturava la circulació dels carruatges, els cotxes i els tramvies i provocava en ocasions llargues cues a l'espera del pas d'un o diversos combois ferroviaris.

La construcció l'any 1950 d'un senzill pont va canviar radicalment la situació d'aïllament del barri del Poblenou. No obstant, fins a arribar a aquesta solució, una llarga història de projectes i dificultats mantingueren el barri dividit i les comunicacions es veien contínuament interrompudes pel pas cada vegada més freqüent dels trens que anaven i venien a l'Estació de França ❹.

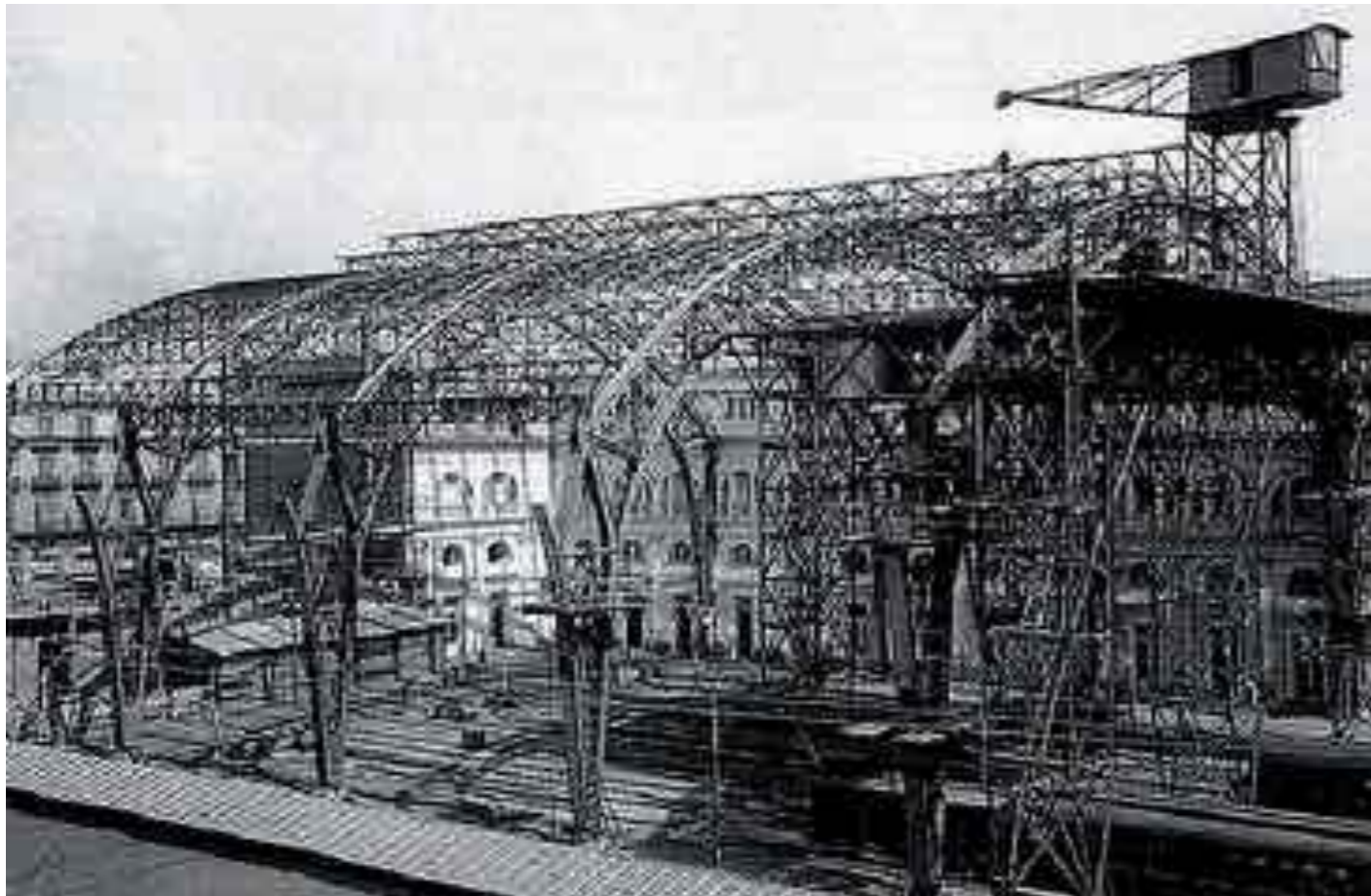
Aquest projecte es justificava perquè la carretera Nacional II, al seu pas per Barcelona, només tenia un

pas elevat sobre les vies del ferrocarril pel carrer dels Almogàvers ❷. Al carrer de Pere IV i a l'avinguda d'Icària hi havia passos a nivell. Aquest fet provocava una saturació de trànsit al carrer dels Almogàvers i unes llargues cues de cars i camions al carrer de Pere IV. Per evitar haver de construir una rampa pronunciada com la del carrer dels Almogàvers, es va decidir fer dos passos elevats sobre els carrers de Joan d'Àustria i Zamora, que consistien en unes rampes de 150 m per salvar un desnivell d'aproximadament 6 m. Aquests passos es van construir de manera molt senzilla, com encara avui es pot apreciar al carrer de Joan d'Àustria, que té una alçària de 3,2 m, vàlida per als camions de l'any 1950, però avui totalment insuficient.

Al carrer de Zamora, el cas era encara pitjor: el pas era molt reduït i l'alçària era d'aproximadament 2,5 m. Així, als anys vuitanta el pas es va enderrocar completament i es va construir un pont de més gàlib, que va modificar el perfil de la rampa donant-li més pendent



Memòria del projecte per construir el desguàs de les aigües del clavegueram que anaven a parar al Bogatell.



Construcció de la nova Estació de França ©, 1927.

entre els carrers de Zamora i Pamplona. Un altre punt on el tramvia i el tren no anaven a l'hora era a l'avinguda d'Icària, a l'altura de l'actual Hospital del Mar, on hi havia un altre pas a nivell, en aquest cas per al ramal de la Marina de la línia de Mataró. De vegades, l'espera i la campaneta es feien inaguantables, però la gent ja hi estava acostumada, tot i que hi havia hagut algun terrible accident amb molts morts. Però el 1948 hi va haver un altre problema. Amb motiu del centenari del primer tren de la península es va electrificar aquest ramal, amb el consegüent encreuament de catenàries. Es va haver d'anul·lar els del tramvia. Per tant, en sortir de la parada per passar el pas a nivell, el tramvia havia de *posar el 9* i creuar el pas a tota marxa. De dia, ningú no se n'adonava; ara, de nit, si hi havia algun passatger no coneixedor dels problemes de la línia, el seu ensurt era dels grossos, ja que es veia creuant les vies d'un tren sense corrent elèctric.

Anys després, el 1976, ja sense el tramvia, es va fer un pont tipus mecano per superar el pas a nivell del

tren, en benefici de l'autobús i del trànsit en general. En una ciutat que encara no tenia les rondes actuals, el pont alleujava molt el trànsit al centre de la ciutat, ja que tots els camions en direcció o procedents del port podien utilitzar l'avinguda d'Icària, el més semblant aleshores a una pseudo-via ràpida, sense haver d'endinsar-se pels carrers de l'Eixample. Posteriorment, amb la construcció de la Vila Olímpica, el pont va ser desmuntat i traslladat al polígon de la Zona Franca, on encara funciona.

La festa del centenari

La festa de centenari del primer tren de la península va portar a les vies del Poblenou la circulació d'una reproducció d'aquell primer tren que el 1848 va fer el primer recorregut entre Barcelona i Mataró. Aquest mateix tren va tornar a ser el protagonista el 31 de maig de 1989, ja que va ser l'últim a circular per les vies del ramal de la Marina, que després van començar a ser aixecades per donar pas a la Vila Olímpica. Aquesta reproducció, que el 1948 va repetir el trajecte inicial i el 1989 va fer l'últim viatge per aquest mateix tram, va ser construïda el 1947 per La Maquinista Terrestre y



L'estació del Poblenou, anys trenta.

Marítima i és la que encara es pot veure avui al Museu del Ferrocarril de Catalunya de Vilanova i la Geltrú. La locomotora original, la del 1848, va ser exposada sobre un pedestal davant de l'edifici de la Universitat de Barcelona durant l'Exposició Catalana del 1877, però es fa difícil precisar quina va ser després la seva destinació final, tot i que la versió oficial diu que va continuar activa fins a finals de segle com a màquina de maniobres, i altres versions més oficioses parlen que va caure d'aquest pedestal i va quedar destrossada.

L'electrificació del ramal de la Marina va ser el principi del declivi de l'estació del Poblenou 7, que fins a aquell moment era el principal dipòsit i taller de màquines de vapor i composicions 11 de l'Estació de França 12. El declivi va ser mitigat en part perquè a l'estació s'hi van instal·lar els tallers i el dipòsit de l'empresa Talgo, on es mantenien i es netejaven els poquíssims trens que connectaven Barcelona amb Europa de manera directa sense haver de canviar de composició a la frontera, com el Catalán Talgo, que durant 25 anys va unir diàriament Barcelona amb Ginebra i, 14 anys més, amb Montpeller, després que el 1994 se n'escurcés el recorregut.

Malgrat que el desmantellament de totes les instal·lacions ferroviàries es va executar abans dels Jocs Olímpics, la seva desaparició ja es va posar sobre un paper molt abans. L'anomenat Pla de la Ribera del 1966, impulsat per vuit empreses de la zona, ja proposava remodelar una franja de 6 km de llarg i 500 m d'amplada, que anava des del port fins al riu Besòs, per crear un nou barri residencial, a primera línia de mar. Per portar a terme aquesta remodelació calia arrencar les vies del ferrocarril de la costa.

El Pla d'accés ferroviari a Barcelona del 1969, que actualitzava plans anteriors, donava suport al Pla de la Ribera i incloïa la desaparició de totes les instal·lacions ferroviàries de la línia de la costa, amb les estacions de Bogatell i Poblenou incloses, des de l'Estació de França 12 fins al Besòs. Aquesta proposta s'havia de portar a terme mitjançant una societat, Sociedad Anónima La Ribera, que tenia com a accionistes la mateixa Renfe, juntament amb les altres empreses del Poblenou impulsores del pla, que ja tenien en els seus projectes marxar

Plànol del 1858 on s'aprecia la bifurcació de les dues línies ferroviàries després de superar la fortalesa de la Ciutadella



Construcció del pont del carrer dels Almogàvers, 1925.



en polígons als afores de Barcelona, però que volien treure el màxim rendiment econòmic de l'operació, que amb els anys es va conèixer popularment com a *pelotazo*. La forta oposició veïnal i ciutadana de l'entramat associatiu del Poblenou va fer que es desistís del projecte, que sí que va prosperar, sense pràcticament oposició, amb l'excusa dels Jocs Olímpics.

L'inici del final

El desmantellament ferroviari de la franja marítima del Poblenou es va començar a concretar el 13 de febrer de 1986. Aquell dia, les diferents administracions, representades per l'alcalde de Barcelona i president de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, Pasqual Maragall, el president de la Generalitat, Jordi Pujol, el ministre de Transports i Comunicacions, Abel Caballero, i el president de Renfe, Julián García Valverde, signaven l'acord on es detallava el finançament i l'execució de les obres que havien de permetre alliberar 40 hectàrees de terrenys ferroviaris, que passaven a ser de titularitat municipal, i desmantellar els primers 5 km del traçat ferroviari més antic de la península. El cost de tota l'operació va ser de 8.451 milions de pessetes (50,7 milions d'euros), que es repartien de la manera següent: l'Ajuntament n'apor-



Monument aixecat davant l'edifici de la Universitat de Barcelona amb motiu de l'Exposició Catalana del 1877. És l'única fotografia coneguda de la locomotora Mataró.



Inauguració de l'electrificació de la línia ferroviària, 1948. Públic i cotxes s'esperen que passi el primer comboi, al pas a nivell de l'avinguda d'Icària.

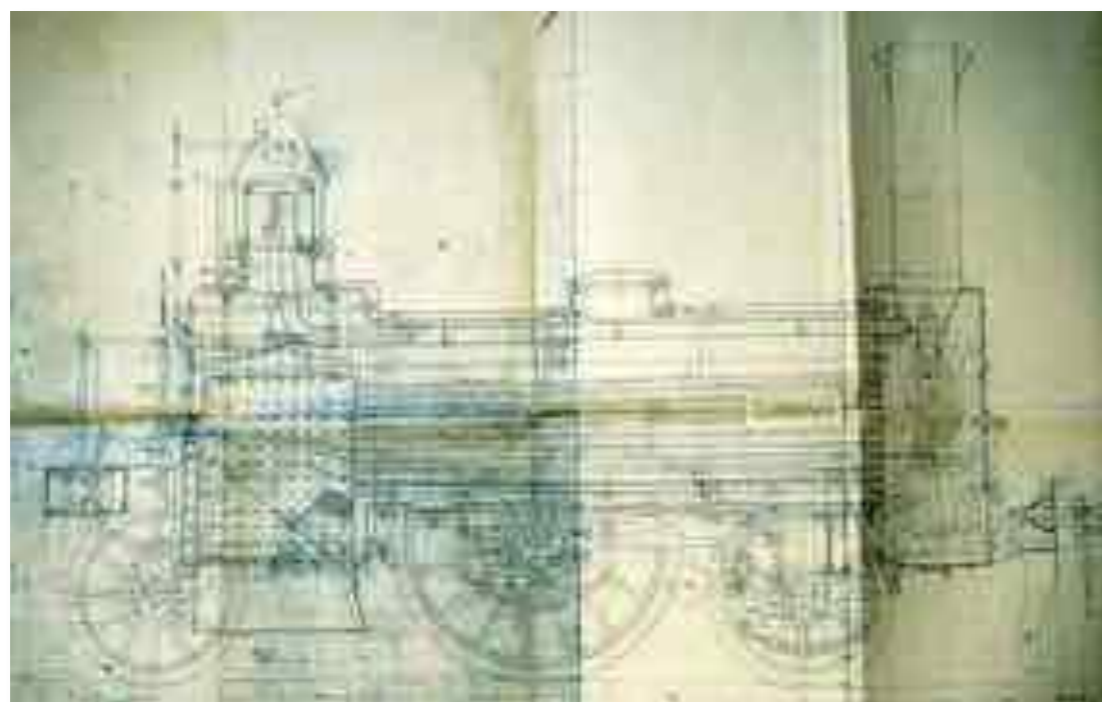


Reconstrucció de la primera locomotora que es va fer per commemorar el centenari el 1848.

FONS JUAN JOSÉ OLAIZOLA



Cartell commemoratiu del primer centenari.



Plànols de la rèplica de la locomotora Mataró.



Portada i contraportada del *Diario de Barcelona* del 1948 que commemora el primer centenari.

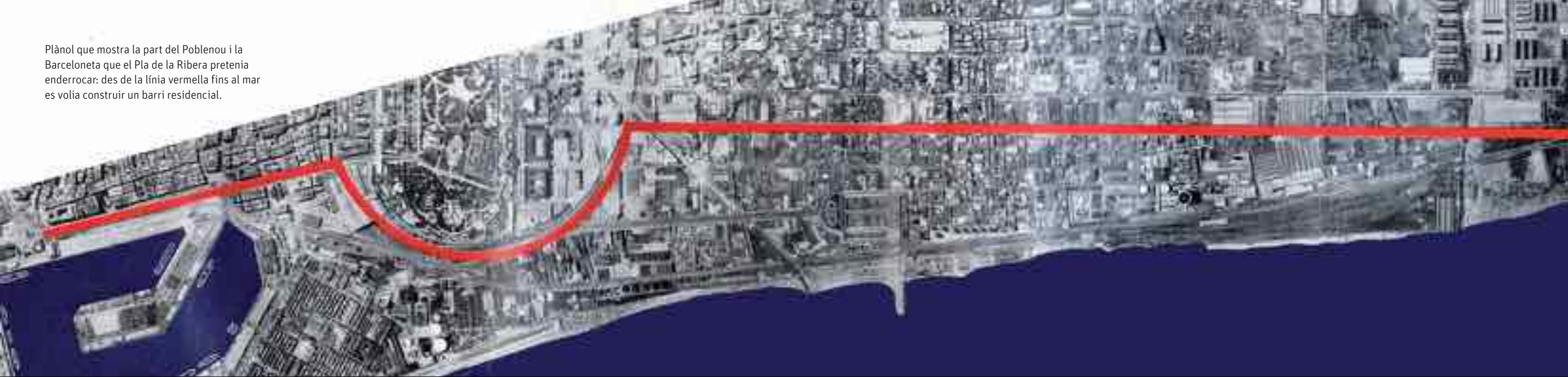
tava un 33%, el Ministeri un 29%, la Generalitat un 24% i l'Àrea Metropolitana de Barcelona el 14% restant. Encara, però, van haver de passar tres anys fins que el tren va deixar de circular pel tram per on ho havia fet durant gairebé 140 anys. L'últim tren va circular el 27 de maig de 1989. Des de llavors, els trens de la costa tenen com a origen l'estació de l'Hospitalet i travessen Barcelona per Sants i Pl. Catalunya i no tornen a agafar la franja costanera fins a arribar al riu Besòs. Tot i que les estacions de Bogatell i Poblenou en els seus últims anys estaven infrautilitzades, a la Llagosta es va construir una nova terminal de mercaderies de 30 hectàrees, que de fet es pot considerar l'hereva de les antigues instal·lacions poblenovines.

L'última circulació convencional es va completar dies després amb una gran festa ciutadana, en la qual va tornar a circular la locomotora reproducció de La Mataró, que va fer el primer trajecte Barcelona-Mataró el 1848. Les imatges de l'època mostren un Pasqual Maragall

exultant que arrenca claus que subjectaven les vies, per veure com pren forma una iniciativa que va ser un dels principals objectius dels seus mandats com a alcalde de Barcelona: recuperar la franja marítima de la ciutat.

L'ambiciós projecte també incloïa l'enderrocament de l'estació annexa a l'Estació de França ¹² coneguda com l'estació de Rodalies, situada pràcticament al mateix indret on es va fer la primera estació el 1848, i la remodelació de l'Estació de França, que va estar tancada per obres durant més de tres anys. També es va enderrocar el conegut com a pont de les agulles ¹⁷, el pont central d'enclavaments i senyals que, situat a l'entrada de l'estació, s'erigia per sobre les vies com un dels elements característics de l'estació. Aquestes obres van suposar el soterrament parcial, de gairebé 2 km, de l'anomenat ramal de les Glòries ¹⁸ a l'altura de l'avin-

Plànol que mostra la part del Poblenou i la Barceloneta que el Pla de la Ribera pretenia enderrocar: des de la línia vermella fins al mar es volia construir un barri residencial.



guda d'Icària, que passava a ser l'únic accés ferroviari a la històrica estació barcelonina i millorava la connectivitat i l'ordenació urbana d'una zona que, pels passos a nivell i la barrera que suposava l'intens trànsit ferroviari, havia quedat molt aïllada.

Aquest ramal mig soterrat i amb uns quants ponts entre l'Estació de França 12 i la plaça de les Glòries és l'únic traçat ferroviari que queda al barri. No se sap fins quan, ja que diversos plans i projectes des de fa anys amenacen l'Estació de França com a terminal ferroviària. Tot apunta que la posada en funcionament de l'estació de la Sagrera, que no té data, podria ser la

sentència de l'estació més monumental de Barcelona. Tampoc no juguen a favor seu els projectes d'ampliació del parc de la Ciutadella en direcció al mar. Altres veus defensen, però, que des del punt de vista ferroviari l'estació pot tenir un paper com a estació complementària a les de Sants i la Sagrera. I, sobretot, que Barcelona no es pot permetre tancar la seva gran estació com no han fet la majoria de capitals europees, que mantenen els seus temples ferroviaris. Si finalment s'optés pel seu tancament, el Poblenou perdria el seu últim traçat ferroviari després de més 170 anys de veure passar trens pel barri. ●



Portada de la revista 4 Cantons que denunciava el projecte del Pla de la Ribera.

El Pla de la Ribera i el ferrocarril (1966)

El Pla de la Ribera proposava remodelar una franja de 6 km de llarg i 500 m d'amplada, que anava des del port fins al riu Besòs, per crear un nou barri residencial, a primera línia de mar. Per portar a terme aquesta remodelació calia arrencar les vies del ferrocarril de la costa.

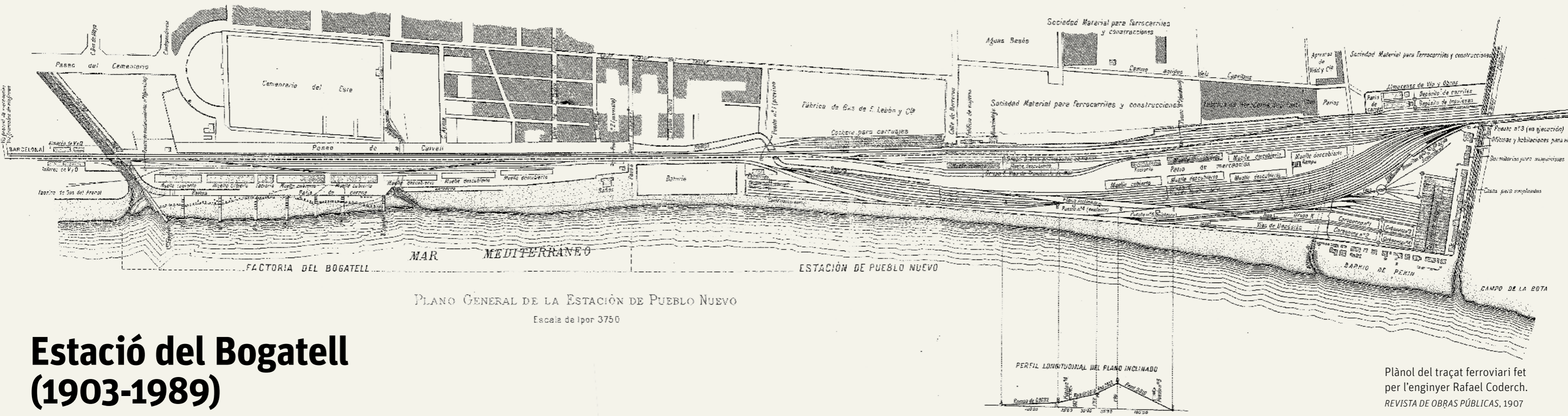
El pla preveia la supressió de les vies del tren i les estacions del Poblenou i establir dues estacions semiterminals a Sants i al Bogatell, unides subterràniament, amb una desviació cap al sud-oest de Montjuïc en direcció al port.

El març del 1967, un any després de la constitució de l'empresa S.A. La Ribera, promotora del projecte, s'aprovà el Pla d'enllaços ferroviaris de Barcelona. Cal recordar que entre els promotors del Pla de la Ribera hi havia la mateixa RENFE, propietària d'unes 40 hectàrees de terreny. El pla significava la supressió de l'Estació de França 12 («Término»), com també dels traçats entre l'Estació de França i el Clot («Término-Clot») i entre l'Estació de França i el Besòs («Término-Besòs»), amb la qual cosa la zona quedava alliberada del tot de les servituds del ferrocarril que de manera tan crucial havien dificultat la connexió del Poblenou amb la resta de Barcelona.



Viatge de l'últim tren que va passar pel Poblenou i que va arribar a Mataró el 31 de maig de 1989.

FOTOS: JOSEP MARIA HUERTAS



Estació del Bogatell (1903-1989)

Plànol del traçat ferroviari fet per l'enginyer Rafael Coderch. REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS, 1907

La perillositat i el risc d'incendi que suposaven els dipòsits per a carbó i llenya va fer que la Companya Ferroviària de Barcelona, Tarragona i França (BTF) decidís traslladar-los fora de les seves dependències. L'any 1878 es presentà una proposta per ubicar aquests serveis a la platja de la Mar Bella, a tocar del Bogatell, proposta que fou aprovada l'any següent, el 1879. D'aquesta manera, començava l'ús d'aquest espai per part de les companyies ferroviàries, un ús que s'intensificà amb la construcció de l'estació de mercaderies del Bogatell.

El complex constava de quatre molls coberts i tres de descoberts, un edifici destinat a factoria, a cada costat de la qual s'aixecaven dos magatzems de 85 m de longitud per 15 m d'amplària, i sis vies, de les quals la primera es perllongava fins a l'Estació de França, la segona i la tercera es feien servir per a l'estacionament de trens, la quarta i la cinquena com a apartador de càrrega i descàrrega, i la sisena per a l'atrancament a molls i tinglats. Darrere dels molls coberts hi havia un pati de carros. Les naus foren ocupades majoritàriament per empreses farineres, que aprofitaven el ferrocarril per importar els seus productes, principalment des de l'Aragó.

El gener del 1904, un fort temporal de mar va obligar a refer part del pati de mercaderies i reforçar les defenses amb la construcció de vuit espigons. El cost de les obres va ser superior al mig milió de pessetes.

La construcció de l'estació de mercaderies del Bogatell va obligar a erigir un pas superior per sobre de les vies en substitució del pas a nivell que hi havia

al costat del Bogatell, donada la densitat de circulació, que era de 123 trens diaris. El pont arrencava del passeig del Cementiri (avui, avinguda d'Icària) i anava fins a un pati de llambordes que s'havia habilitat per deixar les mercaderies al costat oposat de les vies. El pas elevat va restar dempeus fins a la dècada dels anys setanta del segle xx.

El 1903 va entrar en servei l'estació de Barcelona-Bogatell per a ús exclusiu de lliurament i recollida de mercaderies. De fet, era una primera fase de la remodelació de l'estació del Poblenou, que va quedar fraccionada en dues seccions, a causa de la presència d'una bateria de defensa de la costa construïda pel Ministeri de la Guerra l'any 1898, amb motiu de la guerra entre Espanya i els Estats Units. La bateria escanyava el perímetre de la zona i impossibilitava una millor ordenació de la platja de vies prevista. L'estació del Bogatell ocupava els terrenys de costa compresos entre la desembocadura del Bogatell —al costat de la fàbrica del gas de l'Arenal— i el carrer de Jaume I —al costat de la Societat de Banys de la Mar Bella—, on hi havia un pas a nivell per accedir a la platja.



L'estació del Bogatell ja acabada.



Reconstrucció de l'estació del Bogatell per reforçar la defensa contra els temporals de mar, 1907.



A la pàgina de l'esquerra, a dalt, estació del Bogatell ①.

FOTO: PEPE ENCINAS, 1978

A sota, l'estació del Bogatell poc abans del seu enderrocament.

FOTO: KIM CASTELLS

Carreters d'una vinícola amb un carro de torn omplen un vagó.



Un vagó amb la marca de l'empresa Martini Rossi, que tenia la factoria al Poblenou, [1950].



FOTO: KIM CASTELLS



Un carro de Can Favà a l'estació al costat de treballadors de coll dur, bastaixos, vigilants i un guàrdia. El que porta el cavall és Esteve Favà, l'establer de la quadra, [1945].

Estació del Poblenou (1866-1989)



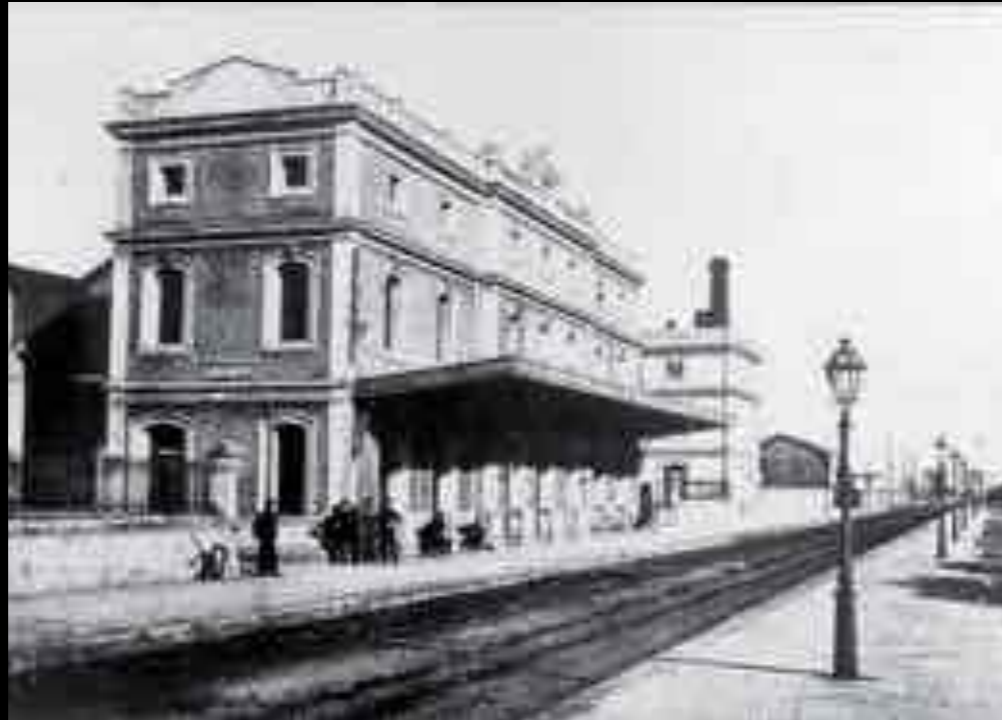
El 1886 es va obrir la primera estació del Poblenou ⑦, quatre anys després de la fundació de la foneria de Can Girona ④. L'estació es va situar al costat mateix d'aquesta empresa —probablement per influència del financer Manuel Girona—, al final del carrer dels Ferrers, que ara és la cruïlla del carrer de Provençals amb el passeig de Garcia Fària.

A principis del segle xx es construeixen una sèrie d'estacions de la xarxa catalana de la MZA (Compañía del Ferrocarril de Madrid a Zaragoza y Alicante), segons el pla general de reformes i millores de les estacions de Barcelona per descongestionar l'Estació de França ⑩ i l'estació del Clot. Un exemple en fou l'estació del Poblenou ⑦, edificada entre els anys 1906 i 1907, que és d'una tipologia clara i repetitiva. Foren projectades pels enginyers Eduard Maristany i Rafael Coderch. Generalment, eren de maó vermell i la pedra emmarcava les finestres, les aristes i els sòcols, com també la coronació de l'edifici. Aquesta imatge acolorida és la de moltes estacions de segon i tercer ordre de Catalunya.

La del Poblenou tenia la singularitat que va ser la primera estació de l'Estat espanyol amb enclavament elèctric de maniobra per palanca a les vies de pas i apartador mitjançant el sistema Rodary-Bleyne Ducouso.

Per a l'Exposició Internacional de Barcelona del 1929 es va construir la nova Estació de França ⑩, i l'estació de Poblenou ⑦ va ser dotada amb un gran parc de vies destinat a l'estacionament de les composicions de l'Estació de França. També al barri es va construir un dipòsit de màquines i un taller ⑧.

Amb l'electrificació de la línia, a partir del 1948, va començar a declinar el dipòsit del Poblenou que va acabar com a



base de desballestament de locomotores i cotxes de viatgers. A partir del 1967, l'estació va ser cotxera dels trens Talgo Barcelona-Ginebra.

L'any 1989 va passar l'últim tren per l'estació, la qual es va començar a desmantellar a partir del 31 de maig de 1989, amb motiu dels Jocs Olímpics del 1992. On hi havia hagut l'estació i les vies, ara hi passa la ronda Litoral, que es va inaugurar el 1990.

A dalt, estació del Poblenou en una fotografia de 1905.

A sota, poc abans de l'enderroc.

A la pàgina del costat, fotografia aèria del 1963 en la qual es veu l'estació i el gasòmetre de Can Girona.

TAF



Joan Pons, 26 anys vivint a l'estació del Poblenou

Com van anar a parar a l'Estació del Poblenou?

El meu pare, Esteve Pons, era de Vidreres i treballava a l'Estació de Sils. Per assegurar uns millors estudis als seus fills va demanar al trasllat a Barcelona i, el 1935, com a subcap de l'estació del Poblenou li van atorgar un dels habitatges situats al primer pis de l'estació. Jo hi vaig entrar amb dos anys i vaig marxar per casar-me el 1962. El meu pare encara s'hi va estar uns cinc anys més.

Quantes famílies vivien a l'estació?

A l'edifici de l'estació hi havia quatre pisos, dos al primer pis i dos al segon, i en un edifici annex, dos pisos més. Hi vivíem sis famílies. Estaven al costat de Can Girona, però molt aïllats del barri; hi teníem molt poca relació.

Era una instal·lació molt gran?

Sí, perquè a banda de les vies per on passaven els trens de la línia de la costa, hi havia també un *tringlado* per descarregar mercaderies, una nau que en deien *recorrido* on netejaven i arreglaven vagons i, al costat Besòs, un gran dipòsit de màquines.

Era una estació molt transitada?

Déu n'hi do, especialment els caps de setmana per anar a les platges de Badalona i el Maresme, sobretot als anys quaranta i cinquanta, quan la gent encara no tenia cotxe.

Passada la guerra, en què hi havia molta misèria, la gent va fer uns quants forats a la paret que tancava l'estació, pel costat de mar, per venir a buscar carbó de les màquines de vapor. Però no era robar, era misèria; la gent el volia només per escalfar-se. Fins i tot aprofitaven el cagaferro, que era el sobrant de carbó que queia de les màquines. El carbó era molt fàcil d'agafar, ja que els vagons eren descoberts.

També s'agafaven la càrrega dels vagons?

No, els vagons eren vigilats per una espècie de vigilants jurats que en deien la *brigadilla*, perquè la gent no agafés res de l'interior, ja que molts estaven plens d'aliments, com ara mandarines i taronges per a l'exportació.

Hi havia més controls?

Els primers anys després de la guerra, recordo que a la sortida de l'estació al carrer dels Ferrers hi havia una caseta dels burots. La van posar per controlar els ordinaris que venien a Barcelona i que, per evitar els burots de la sortida de l'Estació de França, baixaven abans al Poblenou.

Després de la platja de vies de l'estació, hi havia la veritable platja...

Sí, jo m'hi banyava sovint a l'estiu, i als espigons s'hi feien uns musclos impressionants. Quan bufava gregal l'aigua era neta, però, quan bufava garbí i el corrent venia del Bogatell, era bruta i feia pudor.

Quan van enderrocar l'estació, hi va anar?

No, el meu pare ja s'havia mort. A vegades passo per allà i em fa una cosa... Em van dir que durant l'enderroc va desaparèixer la campana que indicava la sortida dels trens, que era preciosa i de la qual ningú no ha sabut mai més res. També recordo que l'any del centenari, el 1948, es va fer una gran festa i hi va circular la reproducció del primer tren del 1848. També aquell any es va electrificar la línia i la meua mare ja no va patir més quan estenia la bugada.



Tres generacions de la família Pons. L'avi va ser subcap de l'estació del Poblenou.



A l'esquerra, vista aèria del bombardeig de l'estació el 1938.

AFB

A sota, fotografia de l'estació del Poblenou el 1989.

FOTO: XAVIER JUBIERRA

A la dreta, locomotora de vapor en el dipòsit de màquines de l'estació del Poblenou, 1959

FOTO: JAUME MORELL

A sota, cotxeres i màquines de rentar els trens TALGO a l'estació del Poblenou, 1983

FOTO: XAVIER JUBIERRA



Estació de tren del Poblenou, el gasòmetre i MACOSA, 1985

FOTO: AGUSTÍN LARROYA





L'estació del Poblenou per dins i per fora en un estat decadent.

FOTOS: XAVIER JUBIERRE

Destaca la fotografia de l'operari netejant la campana de l'estació, que segons la llegenda urbana era la més lluent de la línia.

CEHFE

A la dreta, article de Montserrat Arqué publicat al segon número de la revista 4 Cantons, que va sortir el 15 de juliol de 1963.

RUTAS DE PUEBLO NUEVO

L'ESTACIÓ DE POBLE NOU

L'ESTACIÓ

Amh la vinguada de la primavera, la estació del P. N. adquirirà extraordinària importància en la vida de la barriada, en especial els diumenges, allà és un bullit de gust amb ganas d'entrar en contacte amb el sol i l'aigua, principalment amb el sol, perquè això d'estar blanc per l'estiu és una cosa completament anacrònica. Així doncs jo, com tothom, vaig decidir anar a la platja. Després de començar a perdre el sol riuert Tardat emllé cap a la estació, vaig arribar-hi en el precís moment en que el tren que necessitava se parava en marxa, ja completament. "Menys mal —vaig pensar—, així el pròxim vindrà buit." Amb el bitllet a la butxaca vaig esperar la vinguada del tren; mentre asseguda en el llau mirava la nostra estació, com si fos aquest dia la primera vegada que la veia, la carpeta, grossa, neta, d'un groc lluent que reflectia amb el sol, crida la meua atenció. Jo crec ben bé que aquesta carpeta és el detall més important de la estació: algunes vegades anant dins el tren, si m'ha tocat estar al costat d'alguna senyora que procura anar una excel·lent amo de casa, ha comentat invariablement: "I quina carpeta tan lluenta que tenen aquí al Poble Nou! Ja veu-hi ja que és metàl·lica de casa nova brillant igual?" Ara jo, en el meu hont, pensava la mateixa; tenia intenció de preguntar-li al jefe d'estació com s'ha feta per tant-la tan neta; però no em vaig atrevir, del lloc... després, però, vaig mirar del lloc; segur que si li hagués preguntat això s'hauria posat a riure i hauria dit que estava mig complet, o potser no, qui sap si s'hagués posat content? La seva curia de la felicitat hauria augmentat alguns mil·límetres de diàmetre.

La estació en si no té pas gaires atractius; durant l'hivern és gris i fosc, plena de fum, carbó i melangia, però ara les plantes que hi han, creixen i es poden veure i ufanes volgentes mostren dos bellens; els llans ja no estan jaia perquè sempre hi ha algú que els gesta, i les màquines que repusen en alguna via morta en un viciu lletge, són costoses i estranyes, algunes semblen molt antigues. M'agradaria jugar pujar en una d'aquestes que sembla que hagin passat per molts segurs, però en sembla que per pujar-hi tindria d'anar amb polaines i aletes de tant fosa d'espasa que es veuen.

Ara l'espasa de la estació és atípic, s'ha omplert completament, com si l'han a la platja fou el desig més immediat de tota la gent del Poble Nou. Fa calor, no hi ha ni un sol arbre que dongi ombra, per això tindrà que entrar en la "sala d'espera", però és estrany i trist i amb el banc inclinat; preferiria estar aquí començant a tocar-me sota el sol.

LA GENT

Oh! Quina cosa tan estranya! Un senyor atreu les mirades de tothom.

Perquè serà? El mira amb atenció i no comença pas la cansa; és un senyor d'uns 45 anys, traça gris fosc de llana, salates negres llustrades, samarres embotonada, corbata llana i barret. Què atà? Perquè quan ha entrat tothom l'ha mirat? Ah! Ara hi calig, i jo també em sorric; aquest bon home vestit així ha fet la mateixa impressió que una facia un animal enmig de la platja. No va anar l'indumentària adequada; aquí el vestit oficial és: pantalons "tejanos", sandalles, "jersey" o brusat, tota els reis i noies van així.

UN TREN

Aprop meu un matrimoni amb dues bones voluminoses, un nenutic de cara i una sorbellia, més colla una noia amb un pentinat invernal. Com s'ho farà que es nulli? I al seu costat una amiga, senyora atida d'un figurí; pantalons llans cel, molta pintura a la cara i ara amb un gest de sorpresa elegàcia se colfoca bé el seu costat mateix de palla.

Moviment general; se sent el soroll d'un tren. Ràpidament m'alenco del meu banc i tospasso la via i vaig a l'altra andén. Quan ja m'ha collocat propers per la llana, oh desengany!, el tren s'apropa, però de la costa cap a Barcelona. Paciència, el ben humer de general i no s'm va per aquest detall. Què és atà? Un eclipse? Tothom

mira el cel, mes no, un núvol amb ganes d'expantarnos s'ha posat davant del sol i el cel ha quedat robet per un moment, sort que aviat haurà canviat de lloc.

—Cuidado que el tren et pot atropellar! No saltis a la via, Antonia! Li diré a la mare que no us vull mai més! Mira la teva germana com sap comportar-se.

Miro a la persona que així s'expressa; és una "yaya" de cabella blanca, molt animosa, que per lo que sembla s'ha disposat a emportar-se'n els seus nets a la platja. Amb la neta tot anà bé; té unes llargues i rosses trenes, i aguenta una pilota llampant en la mà esquerra apiant-la a la cadera. El nen, amb el fron arrugat i cara de marret, es mira ara a l'avia, ara a la neta, i finalment decideix pujar a l'andén, no fou cas que l'avia s'enfadés i els tornés a casa. L'avia, enfadada, el renyà, si nen no l'escolta, i ella continua parlant i gesticulant. En una mà porta un paraguas negre que en la altra demà és als oficis de senyorella, als seus peus una xereta portàtil i un transistor portar per escoltar la novel·la.

"EL" TREN

Finalment el tren s'apropa. Amb atenció de cinquena em preparo, disposada a no quedar-me a baix; ja he perdut l'esperança d'un lloc confortable, però com m'he pogut pejar. La locomotora passa ràpida per el nostre costat; per fi frena. És un tren d'aquella tant moderns, vert wano perquè la vista descomul, amb portes automàtiques i amb moltes comoditats, però ara quasi preferiria un tren d'aquella vella de fusta, bruta, en els que tothom hi sap, perquè es pot pujar a l'interior. Mes no; donquem pas als avorços de la civilització i pujem-hi.

Cris i rialles, senyora que rumolen (quina cosa tan estranya; jo em creia que mai he fress), Allolua! He aconseguit posar un peu en el primer graó; la tasca de posar-hi l'altre i entrar sembla, però, impossible, però així al que va! Per la platja saben tots els esforços! O "sentir e morir", dirien als antics guerrers mikavals, amb aquest propòsit d'una excepció procurant, no obstant, ésser amable. Ja sine a dalt els dos peus; amb una mica de força aconseguiran fer seguir la boss que avans no havia pogut entrar amb mi.


El jefe d'estació deu haver donat la senyal de marxa amb la seva bandereta. El tren comença a canviar, primer poc a poc, després depressa, depressa, però ara ja no dia cap-a-casa, cap-a-casa, com quan jo era petita. Ara sembla que digui: cap-a-l'agua, cap-a-l'agua... Així, ràpid, ràpid... Llavors que la noia del meu costat no deuria saber en colfocar al seu peu i l'ha posat sobre el meu, i aquesta molèstia no em permet sentir bé l'algre cançó del tren.

Montserrat ARQUE



Ponts i passos a nivell

La convivència del ferrocarril amb les poblacions sempre ha estat difícil, i el cas del Poblenou no n'és una excepció. Els ponts i els viaductes tenen una rellevància important en la interpretació del territori i un gran simbolisme. Els passos a nivell van fer de frontera del barri amb la resta de la ciutat durant molt de temps.

En aquesta pàgina, a dalt, el pont de Marina  en construcció. A sota, el mateix pont ja acabat el 1928.

AFB



A la pàgina del costat, a dalt, el pont del Besòs  [1910]. Al mig, una passarel·la sobre l'estació del Bogatell  1987.

FOTO: MARTÍ LLORENS


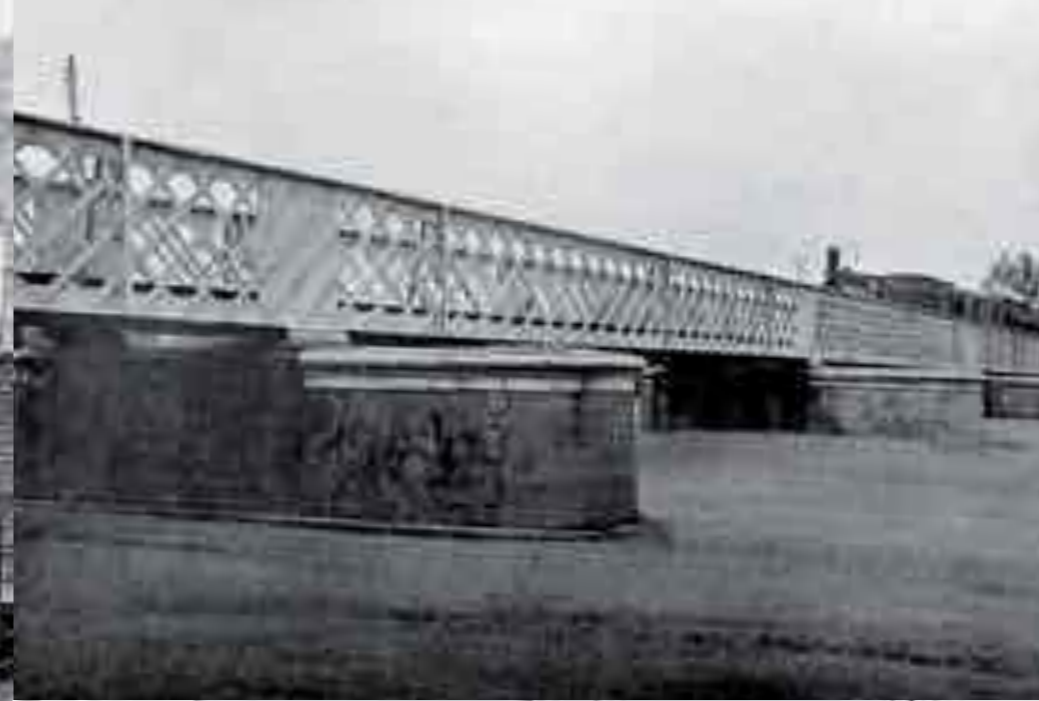

A sota, pont sobre el col·lector del Bogatell .

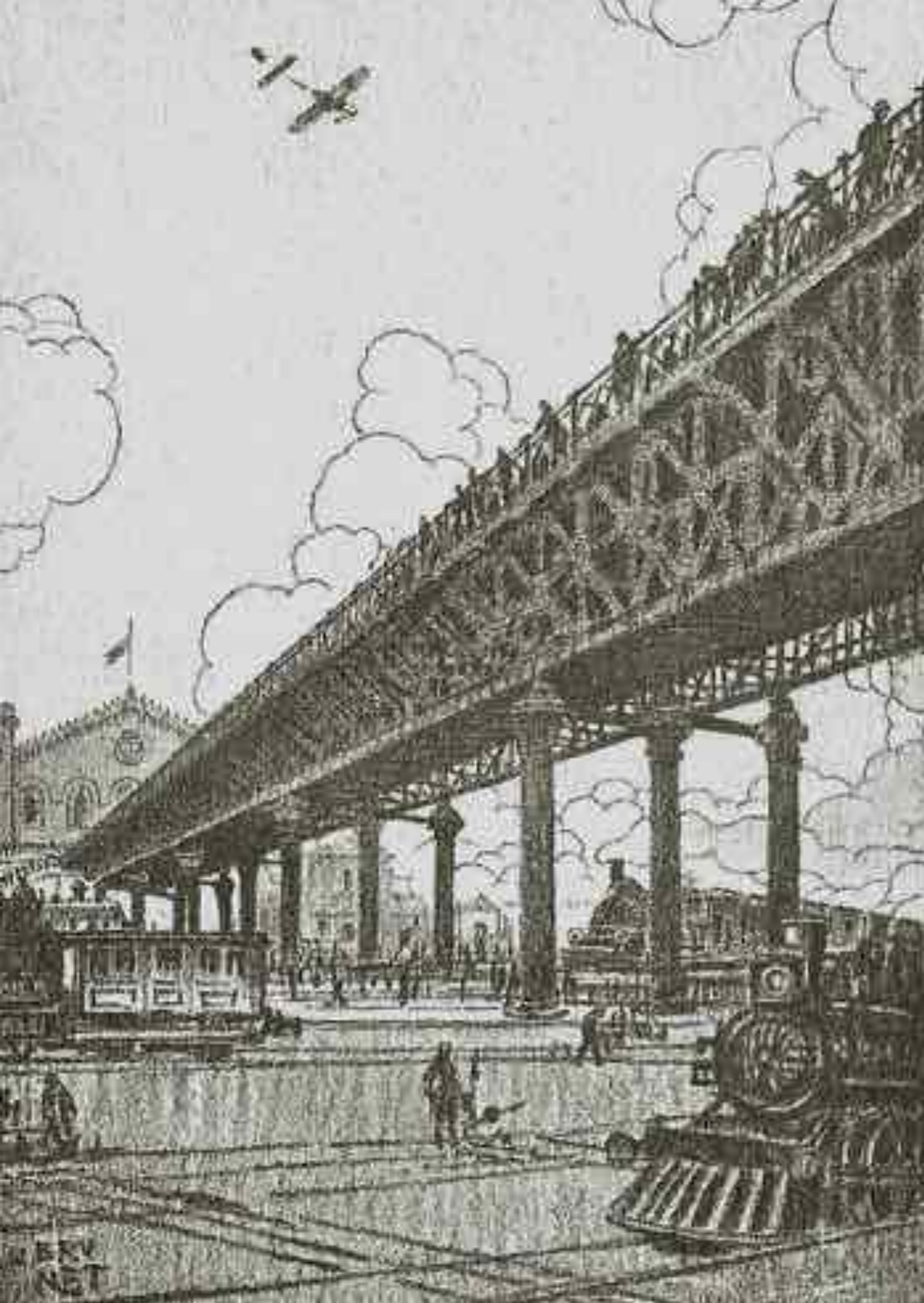
FOTO: PEPE ENCINAS



Pont del Besòs (1848-1948)

El pont  construït sobre el riu Besòs per al pas del camí de ferro de Mataró era el més llarg de la línia i va ser projectat per l'enginyer anglès Locke. Tenia vuitanta-sis ulls i estava fet totalment de fusta. Els naturals del país van explicar als tècnics anglesos que el Besòs solia experimentar fortes crescudes i dubtaven que el pont resistís. Però els anglesos, refiant-se sens dubte de l'aspecte inofensiu del riu, desestimaren aquells temors. Dos anys després, el temps donà la raó als qui confiaven poc amb la solidesa del pont. El 20 de setembre de 1850, una crescuda del Besòs es va endur una part del pont, pocs minuts després d'haver-hi passat un tren amb direcció a Barcelona. Quedaren totalment destruïts vuit ulls i es va establir amb celeritat un pas provisional per mitjà de passeres, per facilitar el transbordament dels passatgers. Aquestes passeres feien 6 m d'ample i tenien baranes per evitar accidents. El 26 de setembre es va reprendre el trànsit amb transbordament i dos dies després, el dia 28, una nova avinguda va arrencar la passera en el moment que passaven diversos passatgers que acabaven de baixar d'un tren procedent de Mataró. La majoria dels viatgers van aconseguir arribar al marge oposat agafats a la fusta del pont, amb aigua fins a la cintura. Una jove fou arrossegada pel corrent, però va ser rescatada per un empleat de la línia.

L'endemà es va col·locar una altra passera, subjectada amb cadenes, i es va començar la construcció d'un pont mixt de ferro i fusta per al pas dels viatgers que feien transbordament. Al nou pont s'hi va donar una amplada d'11 pams. Una tercera avinguda del riu es va emportar tot allò que s'havia construït provisionalment. Els enginyers anglesos van decidir finalment construir un pont definitiu, de maçoneria, en substitució del de fusta, que, com tots els similars de la línia, no va donar el resultat esperat. Pocs anys després de la inauguració no quedava, de Barcelona a Mataró, un sol pont de fusta. El pont d'obra construït el 1850 es va mantenir com a base fins a la supressió de la línia.



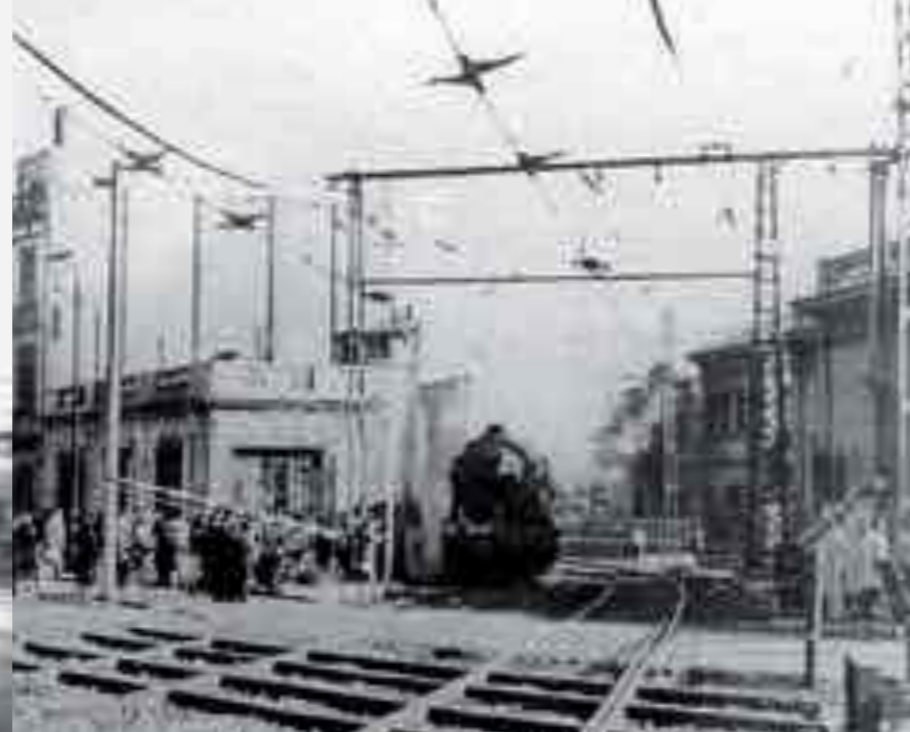
A sobre, postal de Lluís Brunet de la primera dècada del segle xx, on es representa la tecnologia de comunicacions d'aquell temps: el pont de la Secció Marítima ⑩, el ferrocarril i la incipient aviació.



A la pàgina de la dreta a dalt, el pas a nivell sota el pont de la Secció Marítima ⑩.
ANC



A sota, cues de vehicles al pas a nivell de l'avinguda d'Icària ⑪ esperen que passi el tren.



Article de la revista *Poble Nou* en què es denuncia la demora en el pas a nivell de l'avinguda d'Icària ①.



VEUS I CRITS

D'esta manera podrem llançar idees i assenyalant-se errors d'ordre espiritual, mètic, artístic, social, etc., sense que en cap cas s'entengui que la Redacció d'aquesta Revista aprisa o que s'identifiqui amb les idees exposades, de les quals són només responsables llurs signants.

Aquests passos a nivell!!!...

ELA VELLA del Poble Nou que pot a guanyar-se el (se de cada dia, fins i tot necessitat d'eliminar als lladres i assassins que fan el servei a la ciutat i la ciutat, ja que per a més de prou treballar-se en un lloc determinat a molta menyspreu el dia de Durandi.

Perquè el transport a l'hora que viuen, en especial al pas a nivell amb la línia de França, els carrissers se veuen obligats a deixar passar un cotxe, o a voltes fins i quatre cotxes, si no en hi ha un de tota una línia de vagonets amb el mateix objectiu de deixar-se anar tranquil·lament als vianants.

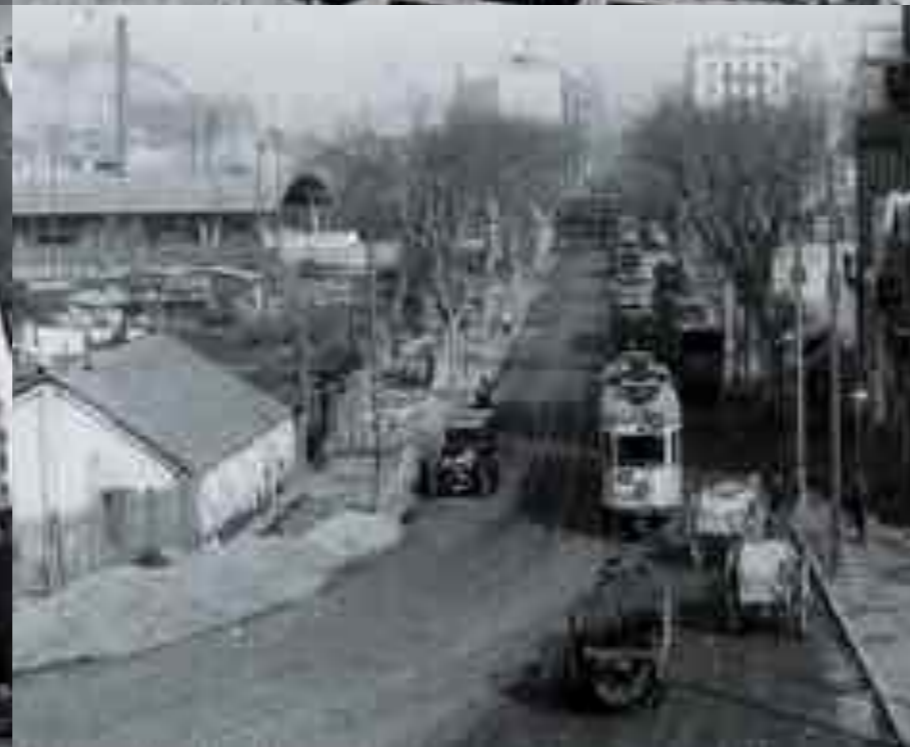
Especialment als moments que passen del Poble Nou a les 7:30 i a les 7:40, són els que més sofreu perjudicats per les pujades en el pas a nivell, però que la línia d'arrivada dels trens del matí.

Si avui dia volem d'arribar per deixar pas a l'arrivada del Centre antic, tot seguit se'n podria parlar de l'arrivada present l'arribada de l'arrivada de França (el arribada a l'arrivada), el l'arrivada que ve de França i l'arrivada de l'arrivada de la línia de França (la línia de França). I amb el respecte una línia de vianants al dia, especialment a les hores en que els vianants de la nostra línia, van a treballar de la línia de França.

No podrem les nostres autoritats arribar a un acord amb les Compañies i que es troben a la línia de França, però a nivell.

Les línies de França són les que més sofreu perjudicats per les pujades en el pas a nivell, però que la línia d'arrivada dels trens del matí.

BRANGULÍ



D'esquerra a dreta i de dalt a baix: pas a nivell de la plaça de les Glòries ②, [1900]; pas a nivell de l'avinguda d'Icària ③, 1948; pas a nivell del carrer de Pere IV ④ amb Pujades; pas a nivell dels carrers de Pallars i Almogàvers ⑤, 1920.

FOTO: BRANGULÍ
Un tren passa per sota del pont de Pallars ⑥ inundat. AFB

Pas a nivell de la Mina. FOTO: JOSEP MARIA HUERTAS

TRANSPORTE

El último tren

Barcelona. - Una vez hecha la despedida, recordado sobre la barrera que tantas veces ha subido y bajado, vestido con su mono amarillo y su gorra oscura, grita y suplica, muy divertido: "poned la foto en la que salgo peor".

-Pondremos la que está más guapo.

-¡Oh! Ya se sabe que de donde no hay no se puede sacar.

Pasa el señor Felipe, natural de Ciudad Real y residente en la calle Pere IV, el sábado 27 de mayo fue el último día que lució la bandera. Allí, en el paso a nivel de la calle Jonquera, en el Poblenou, muy cerca de su casa. Han sido 16 años de guardabarreras.

A partir de ayer quedó suprimida la vía férrea entre la estación barcelonesa de Cercanías y Sant Adrià. Tres kilómetros de vías. Tres kilómetros que significan la desaparición de una parte del trazado del primer ferrocarril de la Península, la obtención de 18 hectáreas más de playa en el Poblenou y una mejora de las comunicaciones entre la capital catalana y el Marroc.

El humor del señor Felipe es como el tren que no tiene parada en un apeadero: se acerca, llega y se va. Después de unas risas, se pone un tanto irascible. Y hasta se enfada. Sobre todo al ver una cámara fotográfica. Luego, cuando alguno de los vecinos, o algún playero, se acerca a sus dominios, recupera la sonrisa.

-El último de Fátimas -le dice una mujer.

-Si no nos engañan será hoy a las 20.30.

-¡Ya era hora!

-Si, ya era hora.

Sin embargo, la gran despedida la realizará el miércoles el "tren del centenario", con las autoridades a bordo. Será el último y simbólico viaje.

"Venja Felipe, díjete hacer una foto", le dice un niño. "No me gusta", le contesta. "Venja Felipe, que te vas a hacer fumoso". Y el guardabarreras, aunque a regañadientes, acepta y posa con su bandera roja.

"Bueno, ya basta. Es que ustedes vienen por un lado, los de Jehová por otro y no puede ser".

-¡Y ahora que va a hacer!

-Yo soy personal de brigada y a mí no me han comunicado nada. Si no me avisan, mañana vuelvo... Aunque no pasen trenes, aún queda trabajo por hacer...

Suena el timbre y el señor Felipe le da a la manivela para bajar las barreras. Y coge la bandera roja para recibir el tren. Ese es el trabajo que ha hecho durante 16 años: bajar, recibir y subir.

En la estación de Cercanías, en su última tarde abierta al público, se producían escenas de desconcierto. Ni uno solo de los viajeros sabía nada. "A las 20.30 -decía una taquillera de este apeadero- sale el último tren a Badalona".

"¿Cómo?, pero si voy a Premià", le comenta un usuario. "Es una lanzadera que va hasta Badalona y ahí se recupera el servicio habitual. Es que hoy, a las ocho y media, cerramos y ya no volvemos", le contesta la empleada.

El de Premià intentaba reclutar a tres personas para costearse un taxi. Los viajeros aún entendían menos lo que pasaría a partir de las 20.30 horas, cuando Cercanías entrara en la historia. Porque como la nueva línea -la que va por Còr-Aragón, Arc del Triomf, plaza de Catalunya y Sagunto- no estaría conectada hasta las 19 horas de ayer, los viajeros tuvieron que ir hasta el metro de Pep Ventura, donde un autobús les llevaba a Badalona y ahí, por fin, el tren. Y luego los retrasos: la lanzadera funcionaba con horario flexible. Es decir, sin horarios.

Entre los viajeros, aunque alguno era crítico, había una postura favorable al cierre de este apeadero. Casi todos subrayaban que con el nuevo trazado será mucho más fácil el acceso al centro de la ciudad, sin necesidad de transbordos. Los funcionarios de Renfe comentaban que ya tenían destino. En cambio, el empleado del kiosco desconocía su futuro.

El señor Felipe, el guardabarreras de la última tarde, no parecía muy afectado por el cierre de su caseta: "a mí qué más me da. Iré donde diga la superioridad. Estaré mejor. Menos responsabilidades".

Francisc Peirón



Con la supresión de la línea entre Cercanías y Sant Adrià, el señor Felipe deja su puesto de guardabarreras en el Poblenou

El guardabarreres Felipe, que va ser l'últim de l'estació del Poblenou, en una entrevista que va publicar La Vanguardia el 29 de maig de 1989.



A l'esquerra i de dalt a baix.

Pas a nivell sobre la riera d'Horta, 1922.

El fotògraf Víctor cobreix la informació d'una cursa ciclista, 1982. Els corredors estan passant pel pas a nivell del carrer de la Jonquera.

A sota, el mateix pas a nivell.



Cartells que es col·locaven als passos a nivell.

FOTOS: CARLES GUIRAL



Infraestructura fèrria

Un paisatge de carrils, travesses, balast, cables, agulles, tascons, fites, senyals, ponts de senyals, semàfors, catenàries, ponts, gàlibs, balises, circuit de via, passos a nivell, barreres...



FOTO: KIM CASTELLS



Projecte de la caseta de senyals que va publicar la *Revista de Obras Pùblicas*, del Ministeri d'Obres Pùbliques, 1907.

Al costat, la caseta ja construïda.
ANC

Els trens

Material rodant: de vapor, electrificats, de mercaderies, Talgo

Es vehicles ferroviaris són un dels elements més significatius del sistema ferroviari. En aquestes pàgines es presenta el material rodant que circula —roda— al llarg de les vies del ferrocarril i que ha tingut una relació directa amb el Poblenou. No vol ser una mostra exhaustiva, sinó més aviat sentimental i que forma part de l'imaginari poblenoví. També, un record dels treballadors, representats pels maquinistes.



FOTO: ALBERT CANTOS



FOTO: JUAN A. SOLSONA



FOTO: E. GINESTA

A dalt, tren de vapor.
A sota, Talgo 3 arrossegat per una locomotora elèctrica, 1981.

Sobre aquestes línies, a l'esquerra, pas d'un Talgo per l'estació del Poblenou. A la dreta, una locomotora RENFE sèrie 354 remolca un Talgo 4.

FOTO: JUAN A. SOLSONA

De dalt a baix.

Un tren de vapor passa per sota el pont de la Secció Marítima 10.

Comboi de vagons plataforma construïts a Macosa, 1960.

Unitat elèctrica del prototipus de la sèrie 445, construït l'any 1984. Finalment, es van adaptar a la creixent demanda en les línies de rodalies que es va produir en aquesta època.

Treballadors del ferrocarril als seus llocs de treball. La foto de sota és de l'últim viatge de Barcelona a Mataró.

Desmantellar i recuperar el mar

El desmantellament de les instal·lacions ferroviàries es va dur a terme a finals de la dècada dels anys vuitanta del segle XX, per poder fer les obres dels Jocs Olímpics del 1992. Es va sanejar la platja, es van aportar tones de sorra i es va dibuixar un nou perfil de la costa.

LES IMATGES D'AQUESTES PÀGINES CORRESPONEN A UN AMPLI REPORTATGE QUE VA FER EL FOTÒGRAF MARTÍ LLORENS.



Viver d'arbres que es va instal·lar *in situ*. Aquí, els arbres es van aclimatar i posteriorment van ser trasplantats al seu emplaçament definitiu a la línia de la costa, un cop acabades les obres.

Indústries i ferrocarril

Al voltant de la ciutat de Barcelona, a l'estructura de parcel·lació agrícola de principis del segle XIX s'hi superposà les ordenacions urbanes perifèriques i els traçats del ferrocarril.

La situació del ferrocarril al sud del Poblenou, al costat del litoral, va afavorir l'assentament d'indústries que aprofitaven la proximitat al nou mitjà de comunicació i la implantació de l'estació de mercaderies a prop del Bogatell. Aquesta relació tan estreta entre el transport per ferrocarril i les indústries localitzades al sector va anar perdent vigència a mesura que passaven els anys.

A mitjan segle XIX i principis del segle XX, la novetat tecnològica que representà el ferrocarril es va incorporar ràpidament a les targetes comercials, les capçaleres de factures i paper de cartes i les accions de les empreses situades al Poblenou, quasi sempre d'una manera fidel, excepte en el cas de la fàbrica de vidre de Can Vilella, que situa el tren tocant a la factoria en un emplaçament impossible.

A la dècada dels anys setanta del segle XX, la major part de les indústries pròximes a les vies del ferrocarril havien estat abandonades i s'havien traslladat a noves àrees industrials fora de la ciutat.

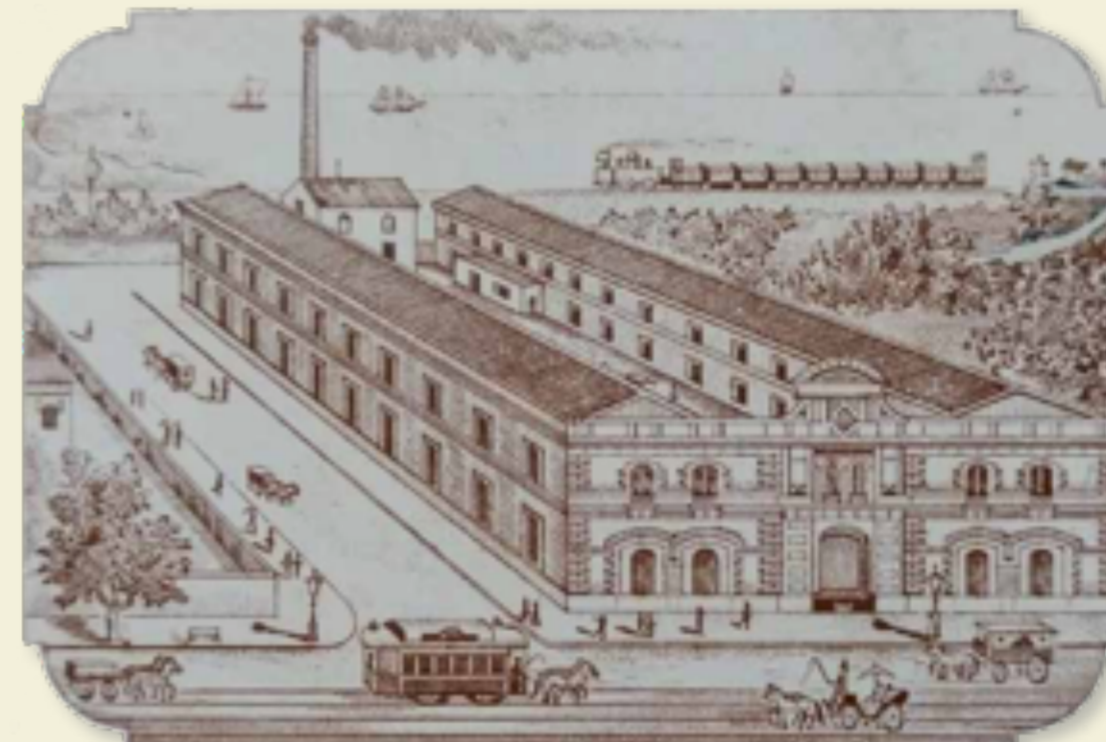
J.F.



Targeta comercial de Materiales de Ferrocarriles y Construcciones, S.A. (MACOSA) ①, on es pot apreciar l'estreta relació entre l'empresa i el ferrocarril. A la imatge destaca l'estació de passatgers del Poblenou tocant a la fàbrica, la torre de senyals i dos trens circulant.



Material ferroviari en construcció dins de Macosa ②.



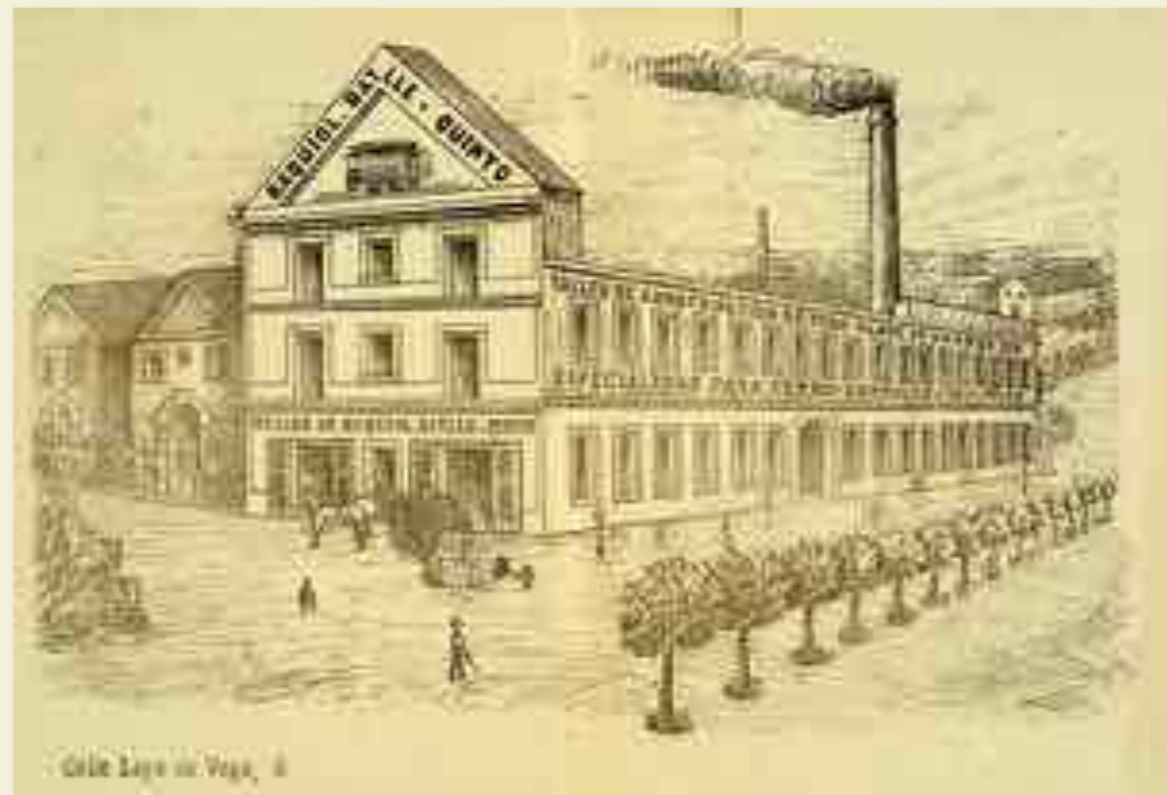
Dues imatges de la fàbrica Xocolates d'Antoni Amatller ③. La imatge de l'esquerra és la capçalera d'una factura del 1887. Al fons, a la part dreta, es veu un tren que circula en direcció a Mataró. La imatge de la dreta és un calendari de butxaca del 1901, obsequi de l'empresa Amatller. En aquest segon dibuix, la fàbrica ja s'ha ampliat amb una nova planta, però el tren continua sent el mateix.



A principis del segle XX, les fàbriques conviuen amb un paisatge rural no urbanitzat i amb el tren de la costa, tal com podem veure en aquesta marca de fàbrica de Segimon Puntí (24). Aquesta empresa, fundada el 1895, estava a la zona coneguda com la França Xica, molt a prop del que avui és Diagonal Mar.



Sovint, les imatges comercials no reflecteixen la realitat. El tren que hi ha a l'esquerra de la litografia no va passar mai tan a prop de la fàbrica de la Vidrieria Barcelonesa (25) de Juan Vilella. Capçalera d'una factura de l'any 1905.



Marca de la fàbrica de Baquiol, Battle y Quinto (26), empresa especialitzada en la construcció de tot tipus de carruatges, de ferrocarrils i de tramvies, 1896.



Capçalera d'una factura de l'any 1903 de la fàbrica de barrils i botes per a cervesa d'Antonio Fontbuena (27), que estava al passeig del Cementiri (actual avinguda d'Icària). El tren es pot veure darrere de la fàbrica, a la dreta de la imatge.



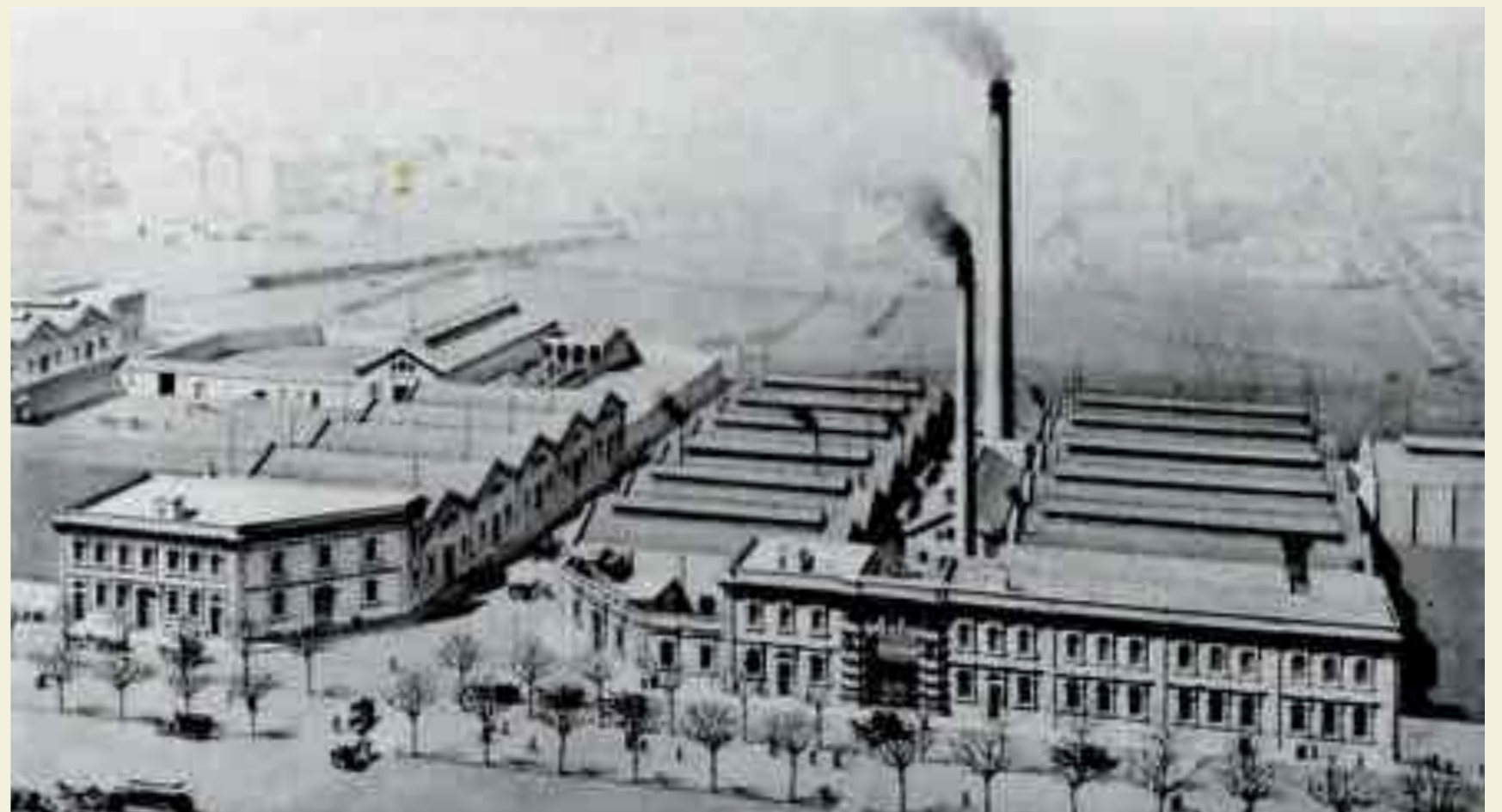
Fàbrica de Sal y Azufre de José Xaubet ²⁹, al passeig del Cementiri (actual avinguda d'Icària), on es veu un tren en direcció a la plaça de les Glòries. Capçalera d'un paper de carta del 1901.



Detall d'una acció de la Curtidora Catalana ³⁰ (actualment, Palo Alto) de l'any 1857. Al fons es veu un tren circulant, que ja havien incorporat al logo comercial quan feia només nou anys que havia entrat en funcionament.



Etiqueta de la Fàbrica de Hilados y Tejidos Llanas, Rodón y Esteva ³¹, que estava a la cantonada dels carrers de Pujades i Dos de Maig (avui, carrer d'Àvila), especialistes en la manta tigrada. El tren treu el nas a la dreta, sota el perfil de la muntanya de Montjuïc, 1905.



Fàbrica de bugies i sabons Rocamora Hermanos ³², fundada el 1840 i que estava a l'avinguda d'Icària. Anys més tard, les mateixes naus foren ocupades per Motor Ibérica. A l'esquerra i al fons de la imatge, es veu desdibuixat un tren de la línia de Granollers.

Capçalera d'una factura de la fàbrica d'olis i greixos Francisco Soler i Trias ☺ del carrer del Gasòmetre, entre el mar i la via del ferrocarril. A la dreta de la imatge es veuen dos trens en direcció contrària, 1921.

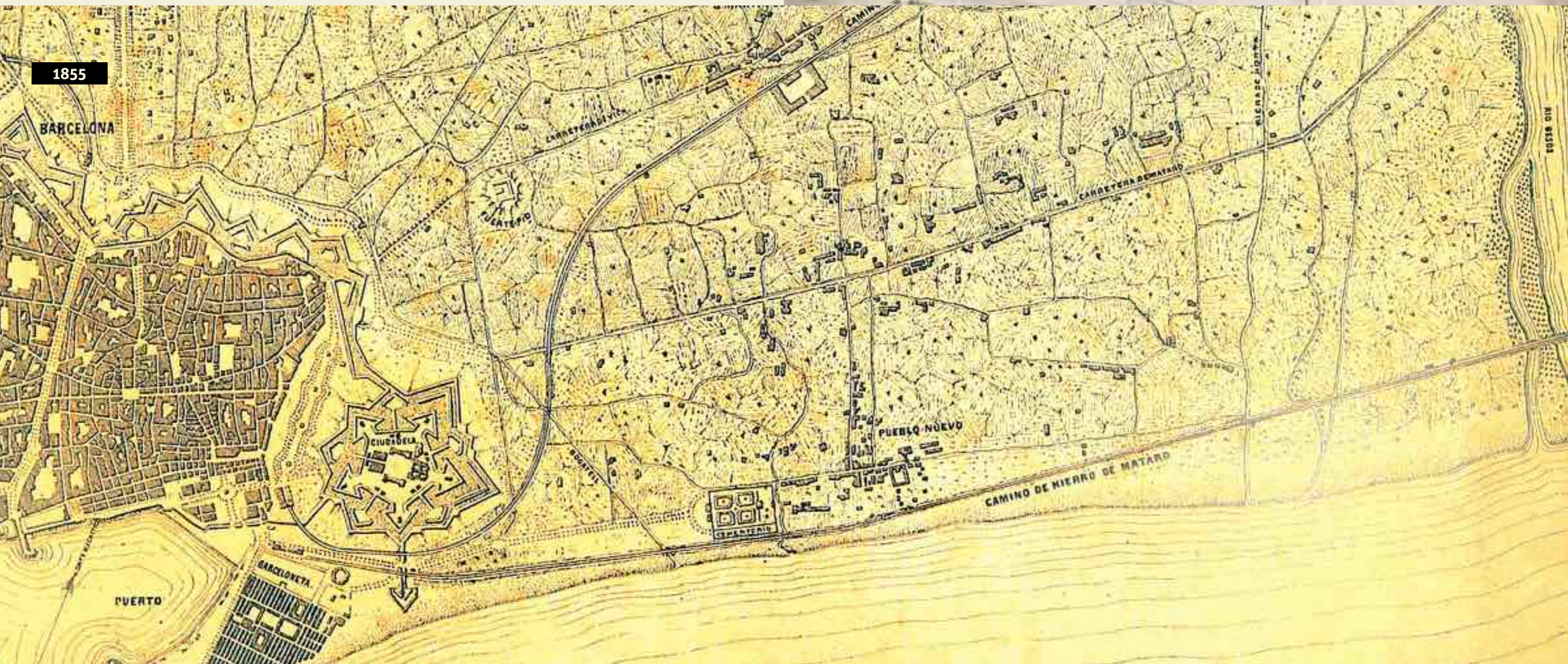


Fàbrica de mosaics Escofet ☺ del carrer del Gasòmetre, molt a prop de l'estació del Bogatell, [1920].



Cartografia del tren al Poblenou

La cartografia és un reflex fidel de la relació del ferrocarril amb el territori. Ho és la fina línia del tren de Barcelona a Mataró, que recorria el litoral poblenoví i que amb el temps es convertí en una veritable barrera d'accés al mar. També, el ramal de Granollers, que vorejant la Ciutadella esdevingué una frontera que aïllà el barri del Poblenou de la resta de la ciutat de Barcelona.



1855



1882-1884



1861



1947



1958



Mare, em prendran el nen?

Àfrica Ragel
aragel@xtec.cat

La Ramona espantava la calor ventant-se amb un diari vell. Tot i que el mes d'octubre d'aquell 1848 estava a punt de finalitzar i la tardor ressonava amb força, a ella li corrien gotasses de suor calenta per les galtes.

Seia en una cadira que es bellugava per tot arreu i que li permetia adaptar el cos feixuc al terra boterut de la casa; una cama per aquí i l'altra per allà, el maluc dret més aixecat que l'esquerre, un braç recolzat damunt el respall amb esforç, l'altre ben allunyat perquè havia perdut mobilitat i flexibilitat. La panxa li tocava a la taula i notava, pels cops de peu de la criatura que li creixia a dins, que no li agradava gens sentir-se més collat del que ja estava.

—Ja no puc més! Quan pensa sortir, aquesta criatura? —va gemegar, deixant anar el diari damunt la taula sense esma.

—Sortirà quan cregui que ha de sortir, quan estigui feta del tot. Així ho hem fet sempre. Potser encara està crua, s'ha d'acabar de torrar.

—Mare, sembla que parlis d'una peça de pa.

—Filla, i tu sembla que acabis de fer una cursa! —li va dir la mare aixecant-se del seu costat i eixugant-li la suor amb un drap descolorit—. Tanta calor tens? Jo estic que tremolo tota.

—Ja no sé si és calor, o soc jo, o és el nen o la por que tinc.

—Quina por? Totes les dones hem parit, estem preparades per a això. Mira, quan vaig parir el teu germà, recordo que...

—Calla, mare! No m'ho tornis a explicar. No tinc por de parir —va xiuxiuejar la Ramona acostant-se a la mare.

—Aleshores? De què tens por?

—No cridis, no vull despertar el Jaume.

—El teu home no ens sent, nena! No sents com ronca? Digues, de què tens por?

—Tinc por que em prenguin el nen.

—No diguis bajanades! Qui te l'ha de prendre? —va exclamar la Júlia.

—Xsst! No cridis! Els de la locomotora...

—Però què m'estàs dient?

—Sí, mare! Els de la locomotora prenen les criatures acabades de néixer i... amb el greix engreixen les maleïdes màquines.

—Mira que he sentit a dir bestieses sobre la locomotora però com aquesta, cap ni una.

—Què has sentit a dir?

El que la Júlia, la mare de la Ramona, havia sentit a dir eren els rumors repartits en les converses de cada dia que corrien pel barri. Rumors que s'havien estès des de la Barceloneta fins al Poblenou. Les dones omplien els carrers i les botigues parlant i parlant del mateix tema. I no tan sols les dones, també els homes començaven a xerrar.

No feia ni dos dies que la Júlia havia sentit a dir al Pere dels llegums: «No pot ser de cap de les maneres que aquesta màquina arribi a Mataró en mitja hora quan un carreter ho fa en cinc». També havia sentit a dir que la gent tindria asfixies, ofecs i desmaïes per tanta velocitat.

—Valga'm Déu, nena! —va insistir la Júlia—. No deixis que t'omplin el cap de ximpleries, que els pobres no podem tenir por de res. El teu pare i el teu home són els que haurien de tenir de por, que s'enfronten amb els fums i els telers, dona. Sigues raonable.

—I si és veritat el que diuen les dones de la Barceloneta? I si resulta que prenen els nens i...

—Saps què farem? Demà mateix anirem caminant fins allà i veuràs de prop tot el que hi ha. Segur que et quedaràs més tranquil·la.

—No m'hi penso acostar, a la Barceloneta, això ja t'ho dic jo! No posaré en perill el meu fill, encara me'l prendran abans de néixer.

La Júlia va somriure, no pagava la pena discutir amb la filla, es va aixecar de la cadira de vímet, es va acostar a la llàntia d'oli que lluïa al mig de la taula de la cuina i la va tancar.

—S'ha acabat per avui. Anem a dormir, que demà serà un altre dia.

El matí es va despertar emboirat, semblava que la platja s'hagués evaporat durant la nit i hagués aixecat un mur entre el barri i l'horitzó.

La Júlia i la Ramona caminaven de pressa, saludaven els veïns amb un cop de cap i continuaven, pas rere pas, enfilant camí fins a la Barceloneta.

—No sé com m'he deixat convèncer. I fes el favor de no córrer tant, que em sortirà la criatura abans d'hora.

—Caminar és bo, per a tu i per al meu net.

—O neta!

—O neta, sí.

—Això, si no te'l prenen.

—Quanta gent coneixes a qui hagin pres alguna criatura? —va preguntar la Júlia sense deixar de caminar.

—Cap, però ja saps el que diuen: «Quan els gos-sos borden, alguna cosa senten».

La Júlia no va respondre a la filla, es va mantenir en silenci i un calfred li va recórrer el cos. «I la Ramona si tenia raó? I si era veritat allò que deien que el greix dels nens acabats de néixer era el millor per engreixar les màquines? Tampoc no seria res estrany, ha de ser un greix suau i alhora prou potent, el d'una criatureta, i aquelles màquines potser funcionaven millor. I si realment algun sonat havia estat capaç de provar-ho?».

—Mira, saps què, Ramona? Hi ha massa boira. Tornem, ja hi anirem un altre dia.

—Però si hi som a tocar!

—És igual, dona, ens hem passejat...

—No penso tornar, mare. Et conec, ara ets tu qui no ho veu clar, oi? Doncs no em faré enrere, ara hi aniré. Si no vols venir, no vinguis.

—A tossuda i punyetera no et guanya ningú.

Van continuar caminant, la boira es va anar desfent, el sol esmorteït els va animar el caminar. Van parlar de tot, del que faltava tenir per quan la criatura arribés: un parell de mantons i poca cosa més, la resta ja ho tenien. Fins i tot la Júlia ja havia recuperat el vell escapulari de quan ella era petita, aquell que havien lluit els seus fills i ara tocaria dur al seu primer net.

Encara xerraven quan van sentir els crits.

—Què coi passa? —va preguntar la Júlia agafant el braç de la filla i fent-la enrere per protegir-la d'alguna cosa que encara no coneixia.

Tres dones es regiraven entre els braços dels policies que les retenien, a unes passes d'elles un altre grup escridassava els homes, escopia i llançava pedres.

—Prou de robar-nos els fills! —va cridar una.

—Engreixeu les màquines amb la vostra llar, porcs assassins! —cridava una altra.

La locomotora esbufegava bafarades de fum negre, esperant que la situació es normalitzés i poder emprendre la marxa.

—No cal que ens hi acostem més, no? —va preguntar la Ramona protegint-se la panxa amb les mans.

—No, filla. Ja en tenim prou. Potser tens raó i caldrà anar amb compte. De moment parlarem amb el teu pare i el Jaume i muntarem guàrdia cada dia davant del llit de la criatura. Al meu net no el tocaran, aquestes bèsties.



«L'HOME DEL SAC»

He aquí al terrible «home del sac», personaje que fué el terror de varias generaciones infantiles y aún de hombres hechos y derechos, después de la inauguración del ferrocarril. Vedle. Según las gentes sencillas en este saco que lleva a cuevas introduce a los cuerpos exánimes de los niños para extraer de ellos una grasa especial imprescindible para untar las ruedas del ferrocarril. Ese viejo chisme en nuestros días nos hace ya aomar la sonrisa a los labios.

La Ramona i la Júlia van fer mitja volta i van refer el camí cap a casa, una mica més angoixades, una mica més atemorides. Volien fugir del descobriment d'una realitat que no volien saber. Van accelerar el pas i això els va impedir sentir una conversa entre dos carreters que els van passar pel costat:

—Ha funcionat, Manel! Tenim a tothom contra aquesta maleïda màquina del futur.

—Sí, això! Que li tinguin por! Que la destrueixen entre tots ells! Que els carros mai no deixin de tragar, o ens morirem de gana.

—I si demà n'escampem una altra de les nostres?

—Què has pensat aquesta vegada?

—Si diem que les guspises de la locomotora damunt les vies provoca incendis en els camps dels voltants, tindrem la revolta dels pagesos.

—Molt bona, aquesta! Les dones i els pagesos, això no hi ha qui ho pari, Manel! Això no hi ha qui ho pari! ●

L'Aliança ha fet 150 anys



El 2019, el Casino de l'Aliança del Poblenou ha fet 150 anys. La Societat Recreativa i Cultural L'Aliança es va fundar el 19 de setembre de 1869 en ple Sexenni Revolucionari. Els aires de revolta també van arribar al Poblenou, i en tenim una prova encara viva al nomenclàtor: la plaça dedicada a la reina Isabel va passar a dir-se plaça de Prim, i el carrer de la Princesa, carrer de Topete, l'almirall que

va comandar l'esquadra insurrecta de Cadis. No és estrany, doncs, que en aquest context revolucionari la primitiva Aliança, a més de practicar la caritat cristiana pròpia de l'època com era recollir aliments i donar-los als pobres, impulsés altres iniciatives més progressistes, com la creació d'una mutualitat de socors mutus, una caixa d'estalvis i escoles per a nens i adults amb classes diürnes i nocturnes. Les oficines de la mutualitat i de la caixa obrien els diumenges perquè era el dia que hi podien anar els treballadors.

L'Aliança es va mobilitzar per la guerra de Cuba, per la d'Àfrica, va recollir diners i aliments per les inundacions i els terratrèmols de Catalunya i de fora, va deixar d'organitzar balls quan es va declarar l'epidèmia de grip espanyola, va abaixar la persiana quan la vaga de La Canadenca i fou clausurada per catalanista durant la dictadura de Primo de Rivera. El 1936 fou salvada pels anarquistes de ser cremada, confiscada després pel Sindicat de l'Espectacle i novament castigada en la immediata postguerra. Al final del franquisme, va ser la seu del primer recital de Raimon, organitzat per la revista *4 Cantons*, i es va convertir en l'escenari acollidor dels festivals de la cançó catalana i del cicle de teatre *Off Barcelona*, que va ser l'antecessor del Teatre Lliure. Etcètera.

El 1918 i malgrat que ho prohibien els seus estatuts, fou una de les impulsores de la coordinadora d'entitats. A principis dels anys seixanta, i junt amb l'Associació de Veïns del Taulat, va encapçalar la protesta contra el Pla de la Ribera, que amenaçava de fer desaparèixer el Poblenou.

El 1927, Ignasi Sala, el propietari de l'edifici de la primitiva Aliança —que el barri coneixia com a Aliança Vella—, els va fer fora per morosos. Aleshores l'entitat es va dividir en dues faccions; els monàrquics i els catalanistes. Els primers van fundar una nova entitat, que va durar pocs anys. Els catalanistes van afegir el mot *casino* al logo primitiu i van comprar el solar de la Rambla xamfrà amb Joncar i, el 1929, van començar a construir la primera planta de l'edifici que ha arribat fins als nostres dies. Després de la Guerra Civil es va aixecar la segona planta. La sala gran té una de les millors acústiques de Barcelona i el seu lloguer ha permès a la societat sobreviure durant tants anys.

L'Aliança va ser un agent actiu en la gènesi de l'Arxiu Històric del Poblenou. Amb el seu suport es va muntar el desembre de 1976 la primera exposició de fotografies del barri, que es va instal·lar en plafons movibles a la rodona que hi ha davant de l'entitat.

M.F.C.

Els Amics del Ferrocarril de Barcelona (AAFCB) fan 75 anys



El 1944, un grup d'amics que es reunien en un local del Col·legi d'Enginyers de Barcelona per parlar del modelisme i del ferrocarril van formar l'Asociación de Aficionados a Ferrocarriles en Miniatura (AAFCB), la primera a l'Estat espanyol. El 1961 van formalitzar un acord amb Renfe per disposar d'un local social al primer pis de l'ala nord de l'Estació de França. La superfície d'aquest local els va permetre tenir grans

maquetes, biblioteca i sala d'actes. El 1972 l'AAFCB va organitzar a Vilanova i la Geltrú el XIX Congrés de Modelistes Europeus del Ferrocarril a l'antic dipòsit de locomotores. El 1977 va néixer la publicació *Carril* que el 1982 es va convertir en una revista de gran rigor. El 1993, l'associació es va traslladar a un soterrani de l'Estació de França. Però el 2012 Renfe li va exigir unes millores en seguretat del local que ocupaven al soterrani, que eren inassolibles econòmicament per l'entitat. L'associació va decidir aleshores un canvi de seu i el 2014 s'instal·là al Poblenou, als baixos de Can Gili Vell. El 2019 es van complir els 75 anys de l'entitat i es va arribar als 432 socis.

PERE PARERA

Adeu a Conxita Julià, «la noia del mocador»



La Conxita Julià Lens va deixar el 8 de gener de 2019. Havia nascut al barri del Clot. Als nou anys va venir a viure al Poblenou, on va restar pràcticament tota la seva vida. Més tard, va anar a viure amb la família a Alacant, on va morir a l'edat de 98 anys.

Des de ben menuda sentí néixer el ritme poètic de la vida, i la prova de foc la va passar quan va estar cara a cara amb qui era el president Lluís Companys.

Després dels Fets de 1934, quan el govern de la Generalitat fou empresonat, primer en un vaixell al port de Barcelona i després en un penal de Cadis, la Conxita li va escriure un poema, titulat *Al seu aire*. Ell li va respondre i hi va haver intercanvi de cartes. Fins que el 16 de febrer de 1934, amb noves eleccions, el Govern català va ser alliberat.

La Conxita es va presentar a un dels primers actes públics de Companys. Ell la recordava bé i li va donar el petit mocador blanc que duia a la butxaca de l'americana. Aquest mocador ha passat per moltes mans i diferents continents. Actualment és al Museu d'Història de Catalunya. I a la Conxita se la coneix com «la noia del mocador». I està representada en el monument a Companys que hi ha a l'Arc del Triomf.

Arrelada fortament al barri, bàsicament a l'excursionisme d'Icària, també se la coneixia com a poetessa a les altres entitats i va ser sòcia de l'Arxiu Històric. A la Catalunya Nord va aconseguir el guardó de *mestra en gai saber* en guanyar tres premis dels Jocs Florals.

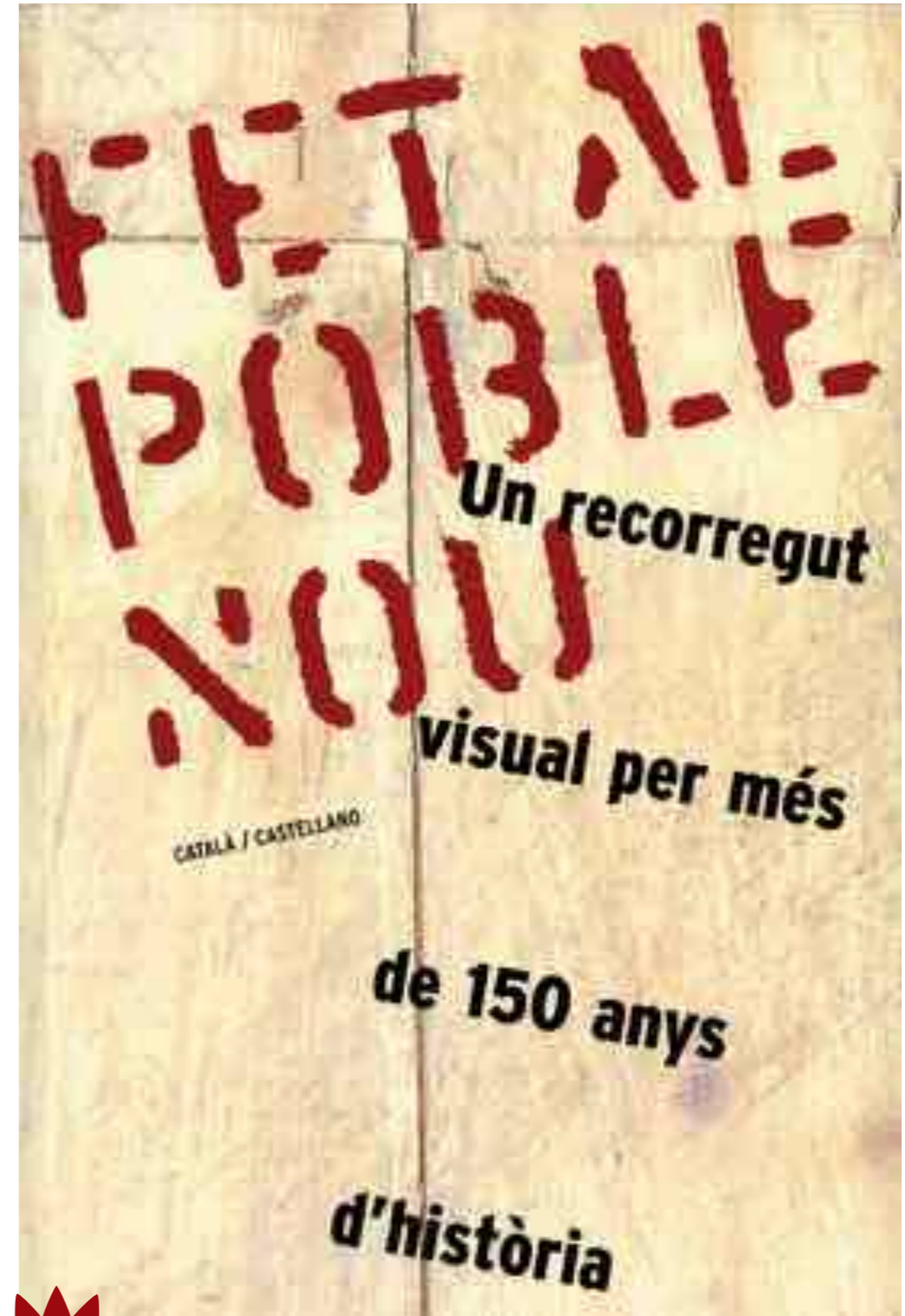
Al Fossar de les Moreres se li va tributar un primer homenatge, i 8 de febrer es va celebrar una missa a la parròquia de Santa Maria del Taulat. L'acte va ser presidit pels seus fills i va ser molt concorregut.

La família té previst dipositar les cendres de la Conxita Julià als cims del Montserrat. Reposa en pau, estimada *noia del mocador*.

Reproduïm un fragment d'aquells versos «escrits al seu aire» i dedicats al president Lluís Companys:

[...] i ha vist unes cares tristes
d'uns homes molt honorats
que, per defensar un poble,
estaven allí tancats.
I la claror, tafanera,
per satisfer sos afanys
ha descobert que allí hi havia
el president Lluís Companys [...].

N.C.P.



3a
edició

AMB EL SUPORT DE

