

EL TRAMVIA
MATARÓ-ARGENTONA
DESAPAREGUT

Nicolau Guanyabens

EL TRAMVIA MATARÓ-ARGENTONA DESAPAREGUT



EL TRAMVIA MATARÓ-ARGENTONA DESAPAREGUT

Col·lecció Catalunya Desapareguda

Primera edició: febrer del 2020

© dels textos: Nicolau Guanyabens i Calvet

© del pròleg: Ferran Armengol Ferrer

© de les fotografies: diversos autors

© de l'edició: Editorial Efadós

© de la col·lecció Catalunya Desapareguda: Editorial Efadós

EDITORIAL EFADÓS

Carrer d'Edison, 3 - Nau A
Polígon industrial Les Torrenteres
08754 El Papiol (Baix Llobregat)
Telèfon 93 673 12 12
efados@efados.cat
www.efados.cat

Idea original, disseny i fotocomposició:

Editorial Efadós

Col·laboració:

Ajuntament de Mataró
Arxiu Comarcal del Maresme

Amb el suport:



Generalitat de Catalunya
**Departament
de Cultura**

Coordinació editorial:

Elisabet M. Nogareda

Assessorament lingüístic:

M. Neus Doncel Saumell

Fotografia de portada:

Autor desconegut / Fons Foto-Cine UEC Mataró

Acrònims:

ACM (Arxiu Comarcal del Maresme)

AMM (Arxiu Municipal de Mataró)

ICGC (Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya)

MASMM (Museu Arxiu de Santa Maria de Mataró)

ISBN 978-84-17432-57-7

DL B-2224-2020

Imprès a Catalunya

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

Índex

Pàg. 6

PRÒLEG

Un tramvia «de cartró»,
un transport per a tothom

Pàg. 8

INTRODUCCIÓ

El tramvia Mataró-Argentona.
De signe de modernitat a destorb

Pàg. 14

CAPÍTOL 1

L'aventura efímera
d'un tramvia senzill

Pàg. 44

CAPÍTOL 2

De l'estació a la Riera

Pàg. 94

CAPÍTOL 3

Enfilat cap a les cotxeres
i Cerdanyola

Pàg. 134

CAPÍTOL 4

La riera
i la vila d'Argentona

Pàg. 166

CAPÍTOL 5

Fer trajecte per fer memòria

Pàg. 184

ÍNDEX ALFABÈTIC

Pròleg

UN TRAMVIA 'DE CARTRÓ', UN TRANSPORT PER A TOTHOM

Ferran Armengol Ferrer, doctor en Dret, professor universitari i historiador del transport

El tramvia de Mataró a Argentona ha estat, sens dubte, un senyal d'identitat de mataronins i argentonins, i un dels mitjans de transport més populars de Catalunya. Aquesta popularitat deriva, probablement, de la seva singularitat, ja que fou l'únic tramvia elèctric català que va funcionar fora de l'àrea de Barcelona, amb permís del de Montgat-Tiana. Certament, comparat amb altres ferrocarrils o tramvies, podia semblar una joguina grossa, «de cartró», com deia la cançó que algú li va dedicar:

els cotxes eren petits i les instal·lacions, de mínims. Però al seu dia va representar un veritable luxe, ja que oferia un servei econòmic i assequible de transport, molt més còmode que les tartanes i autobusos que triscaven per carrers mal empedrats o carreteres atrotinades, que eren llavors la tendència general.

Per això mateix, tothom pujava al tramvia: en els seus seients s'hi podien trobar l'amo i el treballador de la fàbrica, el pagès i l'oficinista, l'alumne i el mestre dels Salesians o dels Escolapis, la colla que anava a passar al dia a la font Picant o els veïns i veïnes de les barriades nascudes de la immigració i que van tenir en aquell

tramvia el seu metro. El tramvia es va convertir, així, en una part inseparable de la vida i del paisatge de Mataró i d'Argentona en un període curt però molt intens, amb dues dictadures, una república, una guerra, una dura postguerra i els inicis del desenvolupament econòmic. Desenvolupament, ai las!, que portaria a l'entronització de l'automòbil i a considerar una nosa el que gosava destorbar-lo, com era el cas del tramvia.

El llibre de Nicolau Guanyabens ens proposa un viatge per aquella ruta i per aquell temps. Al llarg de les seves pàgines podreu conèixer els usuaris, els empleats, els cotxes i la diversitat de paisatges que travessava el tramvia, des de carrers estrets fins a camps oberts. Els que vau conèixer el tramvia reviureu, sens dubte, la vostra experiència, i els que el veieu per primer cop, us podreu fer una idea del que va representar aquest sistema de transport. Als uns i als altres us desitjo un bon viatge.



AUTOR: DESCONEGUT / Col·lecció JOAN ANTONI GONZÁLEZ

Introducció

EL TRAMVIA MATARÓ-ARGENTONA. DE SIGNE DE MODERNITAT A DESTORB

Al segle XXI són nombroses les ciutats que llueixen un tramvia. Tot i la rigidesa de la seva mobilitat, és un mitjà de transport poc contaminant, d'una gran capacitat i amb una mecànica i un disseny actualitzats.

Fa molt temps, a Mataró hi havia un tramvia que partia de l'estació de tren i arribava fins a l'Hotel Solé d'Argentona fent un trajecte de poc menys de sis quilòmetres. Els set cotxes de color vermell i crema que van circular, menys lleugers que els actuals, ho van fer entre el 1928 i el 1965, és a dir que durant 37 anys van formar part del paisatge urbà i interurbà d'ambdues poblacions. També del paisatge humà. Nois i noies, homes i dones, asseguts

als bancs de fusta, sacsejats pel tragi de la velocitat i el fre o agafats als estreps, viatjaven amunt i avall per raó de feina, d'esbarjo, d'un encàrrec o d'una necessitat..., i veien passar les cases, els carrers, els camps, la riera, els turons. Era el tramvia entranyable que connectava paisatges i persones.

L'any 1928, el tramvia elèctric unia, d'una manera relativament barata, ràpida i còmoda, dues poblacions properes però comunicades durant anys. L'estat dels camins era deficient. Els serveis de tartanes i de petits autobusos, incòmodes i lents, eren prohibitius per a la majoria de la gent.

El tramvia venia a complementar el creixement turístic d'Argentona i l'efervescència industrial de Mataró. Les classes benestants de la capital del Maresme i de Barcelona hi pujaven per dirigir-se a les seves torres d'estiu o



GERMANS JOAN I JOAQUIM PRIMS / ACM-AMM - Fons PRIMS

MOMENTS D'ESBARJO

A la pàgina anterior, la satisfacció de viatjar asseguts a l'interior del tramvia. Un grup d'amics o familiars, probablement en dia festiu, va o ve de la font Picant cap a finals dels anys cinquanta. La pilota, la bossa, els cigarrets i els somriures van per la via del petit tramvia.

COL·LAPSE

En aquesta pàgina, el cotxe 1 paralytitzat, envoltat i atrapat per la neu, a la plaça dels Burots el 27 de desembre del 1962, l'any de la gran nevada. L'anunci es manté dempeus; el cable del tròlei, pansit pel fred, i la màquina, vençuda per la impotència.



TOMAS MANENT / Col·lecció JOAN ANTONI GONZÁLEZ

als balnearis. I els obrers d'Argentona, que optaven per deixar la duresa i la incertesa del secular treball agrícola, baixaven a guanyar-se el sou setmanal a les fàbriques de la ciutat de les xemeneies. Amb el pas del temps, el tramvia va servir també, en una direcció i en l'altra, per anar a l'escola, a mercat, al cinema, a comprar el pa o a passar el dia a la font Picant. Paradoxalment, Cerdanyola, el nou barri de Mataró que creixia arran de la carretera, es valia, cada cop més, dels tramvies, mentre que els negocis d'aigües i repòs, que havien fet d'Argentona un lloc d'estiuig predilecte al tombant del segle xx, deixaven de funcionar.

Els promotors de la companyia Tramvia de Mataró a Argentona, S. A. (TRANMASA) apostaren per un mitjà de locomoció modern que més de 300 grans ciutats del món consideraven l'ideal. Amb tot, ves per on, deixant de banda prolongacions de xarxes ja existents, el de Mataró-Argentona va ser el darrer tramvia «tradicional» construït a Espanya.

El tramvia va néixer amb dificultats. La instal·lació de les vies i l'electrificació comportaren afectacions serioses a l'espai públic. Durant dues dècades, el servei fou efectiu i

adequat, però als anys cinquanta ja es percebia que el tramvia no podia durar gaire. La concessionària, més atenta als beneficis que a reinvertir-los, renovava la flota amb vehicles de segona mà. Les picabaralles amb l'Ajuntament de Mataró a causa de l'entorpiment del trànsit automobilístic eren freqüents. L'accelerat augment demogràfic de Cerdanyola provocava que el nombre d'usuaris excedís la capacitat recomanable dels cotxes. La carretera de Mataró a Granollers cada cop estava més transitada per vehicles privats. Tot plegat va fer que l'opinió pública considerés el tramvia un destorb: per insegur, lent i molest. La sentència definitiva arribà en forma d'un excepcional tempesta l'octubre del 1965. La flota, arraulida a les cotxeres de la plaça dels Burots, quedà inservible.

Quan passeu la pàgina, començareu un trajecte seguint la via de la història i la línia de la via. I això cal agrair-ho als membres de l'Associació d'Amics del Tramvia tant de Mataró com d'Argentona, especialment al col·leccionista Joan Antoni González, a Sidro Prat, a Francesc Parera i a Pep Padrós, per les imatges i per les converses sobre la línia de l'estimat tramvia.



EL TREBALL 'VERSUS' EL REPÒS

A la pàgina del costat, la feina als conreus i a les fàbriques. En aquesta pàgina, panoràmica d'Argentona, famosa per les seves aigües medicinals, des del paratge de *la Barca* a principis del segle xx. La duresa i la incertesa del secular treball al camp van empènyer homes i dones d'Argentona a cercar sou setmanal i segur a les fàbriques del Mataró del gènere de punt, aleshores la ciutat de les xemeneies. I al revés, les classes benestants de la capital del Maresme i de Barcelona cercaven respirar aire pur i prendre les conegudes aigües de les fonts del terme d'Argentona. Vet aquí el perquè d'un tramvia.





FRANCESC PRIMIS I JUANI / Col·lecció JOAN ANTONI GONZÁLEZ

CAPÍTOL 1

L'aventura efímera d'un tramvia senzill

El promotor del tramvia va ser Antoni Gaillard, industrial químic estiuellant d'Argentona, que l'any 1917 va presentar al Govern Civil un primer projecte. Després de lents tràmits, la subhasta de la concessió de la línia i la constitució de l'empresa TRANMASA, encapçalada per Eduard Fortí, s'iniciaren les obres el setembre del 1926. No sense entrebancs i amb ineludibles negociacions, s'arribà al solemne i esperat dia de la inauguració el 27 de maig del 1928.

El parc mòbil el formaven set tramvies, els tres primers dels quals van ser construïts a Almàssera (València). El quart era l'únic fet a Mataró. Els tres últims eren de fora i de segona mà. Tenien en comú que eren cotxes de dos eixos, bidireccionals, amb plataformes obertes, bastidor metàl·lic i estructura de fusta. En relació amb les empreses ferroviàries i de transport urbà, la del tramvia de Mataró era de les senzilles: pocs quilòmetres de línia, mitja dotzena de cotxes, escassa complexitat tècnica i personal directiu i empleats coneguts i populars, però sense experiència prèvia en l' explotació de línies de transport.