

HISTÒRIES I RECORDS

EL FERROCARRIL, A CUBELLES

Antoni Pineda i Gavalrà

Aquest treball el dedico al meu pare, Joaquim Pineda, home del carril.

CAPÍTOL I	p. 11	Ressenya històrica del ferrocarril al món.
CAPÍTOL II	p. 14	Els ferrocarrils catalans i les seves fusions (1845-1900).
CAPÍTOL III	p. 21	Definició dels llocs de treball relacionats amb Cubelles.
CAPÍTOL IV	p. 27	Cubelles abans que arribés el ferrocarril i la carretera l'any 1850. (Plànols (a) 1850, (b) 1932 (c) 1932-1953).
CAPÍTOL V	p. 29	El camí rural de la vila al mar i la ubicació de l'estació.
CAPÍTOL VI	p. 31	L'arribada del ferrocarril a Cubelles i a l'estació, l'any 1882.
CAPÍTOL VII	p. 41	Circulació de trens entre Barcelona i Cubelles, trajecte i tarifes de l'any 1930.
CAPÍTOL VIII	p. 43	38 treballadors del ferrocarril que van tenir alguna relació directa amb Cubelles. (entre 1910 i més enllà del 1941).
CAPÍTOL IX	p. 65	La influència demogràfica de l'emigració dels "homes del carril" a Cubelles.
CAPÍTOL X	p. 67	Màquines de vapor que més circulaven a la nostra zona (dècada dels 30 als 50).
CAPÍTOL XI	p. 74	Els productes més corrents facturats des de l'estació de Cubelles.
CAPÍTOL XII	p. 78	Els 100 anys del ferrocarril a Cubelles.
CAPÍTOL XIII	p. 82	Alguns accidents succeïts a prop de l'estació de Cubelles.
CAPÍTOL XIV	p. 86	Algunes petites històries i fets reals dels homes del carril.
CAPÍTOL XV	p. 92	Els Coll, una família centenària de ferroviaris de Cubelles.
CAPÍTOL XVI	p. 98	Documents utilitzats per la companya M.Z.A. (anys 1925 -1940).
CAPÍTOL XVII	p. 101	Agraïments i bibliografia.

EL FERROCARRIL, UN INVENT DEL SEGLE XIX AMB PERSPECTIVES IMMENSES AL SEGLE XXI

L'origen del meu treball tingué lloc quan vaig començar a copsar la importància i la significació del ferrocarril des de les primeres dècades del segle XX fins a la meitat d'aquest mateix segle, a Cubelles.

Ara bé, el primer que se'm va ocórrer va ser quantes persones deurien d'estar vinculades, al meu poble, laboralment amb el ferrocarril. Per a això vaig escollir com a referència els anys 30. La primera sorpresa seria trobar fins a trenta-vuit persones treballant en tasques relacionades amb els trens. Això significa que si comptem les famílies de cada un d'ells, ens trobem amb un col·lectiu important en referència amb els 737 habitants que tenia el poble l'any 1930.

Aquests treballadors van arribar de diferents llocs de la Península. Molts d'ells es van casar amb dones de la vila, uns altres van agafar Cubelles com a residència i uns altres se'n van anar a viure a altres ciutats. D'altres també van venir amb la seves famílies ja estructurades de fora, i van fer del nostre poble la seva nova residència. A tots ells hem d'afegir la gent local que, davant la necessitat de tenir una feina estable, es va incorporar a un nou estatus laboral, ja que la vila només vivia de l'agricultura i la ramaderia, i els joves només tenien la sortida de marxar a Barcelona per a fer de cambriers i les dones per a fer de serventes a les cases de gent de bona posició. El poble, amb la pèrdua dels sis molins fariners i l'arribada de la fil·lojera, a finals del segle XIX, poc s'havia recuperat.

Amb la gent vinguda de diferents punts d'Espanya i de la mateixa Catalunya, em vaig adonar que tenia davant meu motius suficients per a dir que el ferrocarril havia portat la primera emigració del segle XX al nostre poble.

La major part d'aquest estudi ha estat realitzat a base de recordar els vint-i-quatre anys que vaig viure a prop d'aquest col·lectiu de gent del ferrocarril, ja que era fill de ferroviari, i el nostre habitatge era l'Estació de Cubelles.

Com a apunt, haig de dir que la gent que anomeno, en general, els vaig conèixer personalment, i podria estar citant molts treballadors dels quals coneixia, fins i tot, els seus fills (de maquinistes, caps, factors, guardaagulles, etc. de Vilanova i de tota la línia).

En definitiva, la gent que treballava a la Companyia es relacionava com una gran família.

Ara bé, aquest treball no sols té en compte parlar de gent -la part més important-, sinó que intenta veure el ferrocarril al nostre poble des dels seus orígens, cercant elements històrics relacionats amb Cubelles i el tren. Per a ell existeix suficient informació per a omplir moltes pàgines.

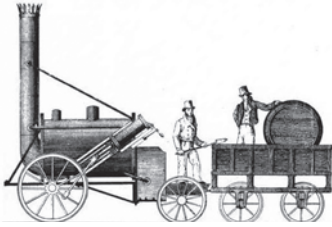
RESSENYA HISTÒRICA DEL FERROCARRIL AL MÓN



*Retrat de Richard Trevithick,
per J. Linnell.*

En el sentit abstracte es denomina ferrocarril a un camí format per dos carrils de ferro fos o acer, pel qual roden uns carruatges arrossegats generalment per una màquina, la locomotora. El ferrocarril és, així doncs, el conjunt de vies, trens i instal·lacions d'infraestructures, seguretat i enllaç, que uneix diferents pobles i nacions. El segle XVIII havia vist l'aparició de la màquina de vapor, amb el mecànic anglès Thomas Newcomen, qui el 1712 inventà una primera i rudimentària màquina moguda per la força del vapor per a bombejar l'aigua que s'acumulava a les mines de carbó. L'enginyer fou perfeccionat per l'escocès James Watt l'any 1769, tot reduint les pèrdues d'energia i el consum de combustible. La data d'aparició del ferrocarril, reconeguda mundialment, fou el 21 de febrer de 1804, quan l'enginyer anglès Ritchard

Trevithick (1771-1833) i el seu cosí i compatriota Andrew Vivian (1759-1842), inventaren una màquina de vapor, la South Wales, que es desplaçava sobre uns rails i que transportà cinc vagons carregats amb deu tones de ferro i setanta homes en un trajecte de setze quilòmetres que es feu en més de quatre hores, a una mitjana de prop de quatre quilòmetres per hora. De fet la idea de col·locar sobre al terreny unes llantes de fusta o de ferro per disminuir la resistència al rodatge i reduir per tant la força de tracció és molt antiga i els egipcis i els romans ja l'aplicaven per a transports molt pesants. A la Gran Bretanya va néixer el primer ferrocarril com a mitjà tècnic de transport de mercaderies, bàsicament per al traçat de carbó, així com també s'hi van dur a terme les primeres realitzacions pràctiques com a mètode de transport de viatgers, amb la línia Stockton-Darlington. Era el 27 de novembre de l'any 1825, i l'enginyer anglès George Stephenson (1781-1848) havia convençut els promotors de la línia que canviessin els cavalls per la seva locomotora per a fer aquest trajecte de quaranta quilòmetres. L'èxit d'aquest primer ferrocarril públic portà a la construcció d'una nova xarxa entre Liverpool i Manchester, ara de més de noranta-set quilòmetres de recorregut, inaugurada el 15 de setembre de 1830. La nova màquina de George S tephenson i el seu fill Robert, la Rocket (Coet), agafava els quaranta-set quilòmetres per hora, sense càrrega, i dinou quilòmetres per hora, quan

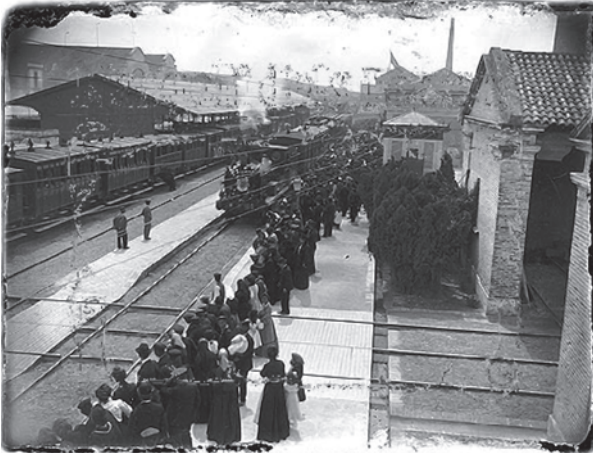


Locomotora Rocket de George Stephenson.

carregava un pes de més de tretze tones. A França s'inaugurà l'any 1832 la línia de Lyon a Saint-Étienne. Tot seguit des de París, El Havre, Estrasburg i d'altres. Alemanya ho feu amb la línia Nuremberg-Fruth, el 1835. El 1848 s'efectuà la unió entre las línies franceses i alemanyes. A Bèlgica fou el 1835 i a Itàlia el 1839, amb la línia de Nàpols a Portici, de vuit quilòmetres. A Rússia, el 1851, es construeix la línia de Moscou a Sant Petersburg. Una de les fites històriques del ferrocarril, la línia transsiberiana de nou mil nou-cents quilòmetres, es va començar el 1891 i s'inaugurà el 21 de juliol de 1904. A altres nacions europees, l'arribada del ferrocarril es produí el 1839 a Holanda; el 1837 a Àustria; el 1847 a Dinamarca; i el 1848 a Suïssa. En diferents punts del planeta veurem com el ferrocarril s'hi construeix més tard, com ara a l'Índia l'any 1853, Egipte el 1856, la Xina el 1876, el Japó el 1872 i Austràlia el 1870. Els Estats Units comencen com els anglesos, amb el transport de minerals l'any 1826, i el 1830 ja experimenten el primer tren amb passatgers i màquines de vapor. Totes les línies partien de ports atlàntics que ja tenen ferrocarril, com ara Boston, Nova York, Filadèlfia, Charleston i d'altres. Els vint anys següents es va construir la part oriental del país, però amb una discreta xarxa ferroviària que va arribar fins al Mississipi, Chicago, Saint Louis i Memphis, i dues línees mes que enllacaren amb el Canadà. Durant la Guerra de Secessió s'inicià la primera línia transcontinental, es van fer dues xarxes que tenien l'origen a Mississipi i a Sacramento (Califòrnia), que s'empalmaren el 10 de març de l'any 1869 a Promontory (Utah), el que representà un fet memorable per a la història d'aquell nou país. Al Canadà el ferrocarril s'havia iniciat l'any 1835 i el primer tren continental, de la costa est a oest, s'acabà l'any 1886.

L'arribada del ferrocarril a casa nostra

El ferrocarril a Espanya va tenir els seus inicis a una província d'Ultramar, no a la península. Fou a Cuba el 19 de novembre de l'any 1837, amb la línia entre Güines i l'Havana. Un dels assistents a la inauguració, en Miquel Biada i Bunyol, veient els avantatges del nou mitjà de transport, pensà d'unir la seva vila nadiua, Mataró, amb la capital del país, amb un recorregut de vint-i-nou quilòmetres. La nova línia trigà encara més d'una dècada en fer-se realitat, i fou inaugurada el 28 d'octubre de l'any 1848. L'arribada del ferrocarril representà una ebullició ciutadana, i la següent línia fèrria a la Península es posà en funcionament l'any 1851, amb el recorregut entre Madrid i Aranjuez. Noves línies s'estenien arreu del país. El 23 de juliol de 1854 el tren arribava a Granollers des de Barcelona i, uns mesos més tard, concretament el 14 de novembre de 1854, ho feia a Molins de Rei. L'1 d'abril de 1860 ja es podia anar entre Barcelona i Lleida, i el 1868 la capital s'havia unit amb València. El ferrocarril arribà al Penedès a través de la via interior de Vilafranca, ciutat on veurien per primer cop el pas d'un tren l'abril de l'any 1865. Les inversions ferroviàries



Arribada del ferrocarril a Vilafranca del Penedès

les duïen a terme empreses privades que, mitjançant concessions governamentals, explotaven les xarxes del país. Després de diferents fusions, l'any 1875 es constituí la Companyia dels Ferrocarrils de Tarragona a Barcelona i França (TBF). Així doncs, a plena dècada dels 70 del segle XIX, les grans ciutats i viles del país es trobaven connectades pel ferrocarril. Però un dels centres agrícoles i industrials més importants, Vilanova i la Geltrú, restava aïllat del progrés per un mur natural infranquejable, les Costes de Garraf. Diversos projectes iniciats el 1851 s'havien vist

aturats per dificultats de finançament o per entrebancs de l'empresa explotadora de la línia de Vilafranca, competidora directe d'un hipotètic ferrocarril per la costa. El projecte no es desencallà fins a l'aparició del vilanoví en Francesc Gumà i Ferran. Nascut l'any 1833, fill d'un empresari local, marxà el 3 de novembre de 1849 amb destinació a l'illa de Cuba, on va fer fortuna. L'any 1871, per raons de salut, tornà a la seva Vilanova natal, on en arribar pensà "no havia de tenir descans en veure que la meua Pàtria (Vilanova) estava mancada d'un ferrocarril, de manera que em vaig proposar de fer-lo". Les primeres gestions les feu l'any 1876, quan va obtenir el permís del govern espanyol per a la construcció del Ferrocarril de Barcelona a Vilanova-Valls. Per al finançament de l'obra constituí la societat Ferrocarrils de Valls a Vilanova i Barcelona el 4 de juliol de 1878. Les obres començaren de seguida i el 29 de desembre de 1881, el ferrocarril arribava a Vilanova i la Geltrú, després de superar el riu Llobregat i les inabastables Costes de Garraf. La línia es perllongà fins a la vila de Valls, passant per Sant Vicenç de Calders i Reus, on arribaria el 31 de gener de l'any 1883. Uns mesos abans, en concret el 16 d'abril de 1882, s'havia inaugurat l'estació d'un petit poble costaner, Cubelles. Per la seva Vilanova natal va fer moltes coses importants, com ara cedir els terrenys de l'actual Parc Gumà i Ferran, davant dels Escolapis, el solar de la Biblioteca-Museu, ajudar a la reconstrucció de l'Església de San Antoni, fundar el Banc de Vilanova, va empedrar l'Eixample de la ciutat i en els últims anys de la seva vida va fer que la empresa Pirelli s'establís a la seva ciutat. Francesc Gumà i Ferran va morir a la mateixa ciutat que el va veure néixer, Vilanova i la Geltrú, el 16 de desembre de 1912. Posseïa moltes condecoracions honorífiques i era fill adoptiu de diferents poblacions importants, iniciador i director gerent dels Ferrocarrils Directes a Madrid i Saragossa, comandant de la Corona d'Itàlia, Cavaller de la Legió d'Honor i Cavaller de la Reial Orde d'Isabel la Catòlica, Creu del Mèrit Militar, diputat a Corts per Matanzas (Cuba) i per Igualada, fill adoptiu de Casp, Sitges, Valls, etc.

ELS FERROCARRILS CATALANS I LES SEVES FUSIONS (1845-1898)



Els camins de ferro catalans

El funcionament empresarial dels ferrocarrils i el seu finançament ens el descriu en Josep Campmany i Guillot al seu llibre *125 anys de la Rambla i l'arribada del ferrocarril a Gavà*, on diu:

“A l'Estat espanyol, els permisos per construir els ferrocarrils eren prerrogativa de l'Administració, i es guiaven per una Reial ordre de 1844, complementada per la Llei general de ferrocarrils de juny de 1855.

Per obtenir una concessió, calia fer un avantprojecte i obtenir la declaració d'utilitat pública de l'obra. Després, se sotmetia a l'Estat, que ho aprovava amb una llei especial, debatuda a les Corts. Llavors, el promotor estava obligat a dipositar una garantia en diners, presentar el projecte detallat al cap d'un any, i acabar les obres en un termini fix. L'incompliment de les obligacions podia provocar la retirada de la concessió.”

Així doncs, la *Companyia dels Ferrocarrils de Tarragona a Barcelona i França* (TBF) es creà l'any 1875, per la fusió dels Camins de Ferro de Barcelona a França per Figueres (BFF) i el Ferrocarril de Tarragona a Martorell i Barcelona. La nova societat desenvolupà la seva activitat fins l'1 de gener del 1898, quan es realitzà la fusió definitiva amb la *Companyia dels Ferrocarrils de Madrid a Saragossa i Alacant* (M.Z.A.). La seva evolució històrica, amb gran quantitat de fusions i absorcions, és com segueix:

B.M. (1845-1852) Barcelona-Mataró	→	B.M.A. (1852-1861) Barcelona-Mataró-Arenys B.G. (1850-1861) Barcelona-Granollers	} B.Gi. (1861-1863) Barcelona-Girona	→	B.F.F. (1863-1875) Barcelona-Figueres-França
			B.Mar. (1851-1861) Barcelona-Martorell	→	T.Ma.B. (1861-1875) Tarragona-Martorell-Barcelona
			V.V.B. (1878-1881) Valls-Vilanova-Barcelona Z.M. (1870-1900) Zaragoza-Sant Carles de la Ràpita	} DIRECTES (1881-1886) Madrid-Barcelona	

Quadre estadístic de fusions ferroviàries al segle XIX

La companyia M.Z.A. s'havia constituït el 1856, afavorida per la família Rothschild, la societat de crèdit francesa Gran Central i pel Marquès de Salamanca.

El 31 de desembre de 1856, el malagueny José de Salamanca Mayol, marquès de Salamanca, va adquirir per a la seva companyia Madrid – Albacete – Alacant la línia Madrid – Saragossa, creant-se així la nova societat Madrid – Saragossa – Alacant. L'M.Z.A. va arribar a ser la primera gran companyia ferroviària d'Espanya en expandir-se cap a València, Andalusia i Extremadura.

L'1 de gener de 1898, com hem dit, es fusionà amb la Companyia dels Ferrocarrils de Tarragona Barcelona i França creant així una de les xarxes ferroviàries més grans de l'Estat Espanyol.

Des del 1908 fins el 1934 va ésser dirigida per Eduard Maristany, Marquès de l'Argentera títol que se li va concedir per ser l'enginyer que va dirigir les obres de construcció del túnel de l'Argentera, de 4.043,75 metres de longitud.

El 1925, l'M.Z.A. va unificar tots els seus recursos a Catalunya, i l'1 de juliol de 1941 va ser nacionalitzada pel govern franquista i la seva xarxa va ser integrada a la nova empresa pública RENFE, situació amb la qual ha arribat als nostres dies.

El ferrocarril de Valls a Vilanova i Barcelona (1878-1881)

Per al finançament de la línia fèrria entre Vilanova i la Geltrú i Barcelona, l'il·lustre patrici vilanoví en Francesc Gumà i Ferran fundà la societat *Ferrocarrils de Valls a Vilanova i Barcelona* el 28 de juny de 1878.

El capital de la nova societat s'establí en divuit milions i mig de pessetes. A la memòria que es lliurà als nous accionistes, es fixava la llargada del trajecte en noranta-set quilòmetres, amb tretze estacions i dos abaixadors:

Estacions de 1^a categoria: Barcelona, Vilanova i Valls.

Estacions de 2^a categoria: Picamoixons, Vilabella, Salomó, Roda, Sitges, Gavà i Sant Boi.

Estacions de 3^a categoria: Sant Vicenç, Cubelles i El Prat de Llobregat.

Abaixadors: Rubials i Castelldefels.

El 10 de juliol de 1878 s'inauguraven les obres el ferrocarril, que acabarien l'any 1881. Davant la necessitat de nou finançament, el 16 d'octubre de 1881 la societat *Ferrocarrils de Valls a Vilanova i Barcelona* es liquidà i es constituï la *Companyia dels Ferrocarrils Directes de Madrid i Saragossa a Barcelona*, coneguda com els *Directes*. La nova companyia comptà amb el finançament del Banc de Vilanova, la nova entitat de crèdit fundada a la capital del Garraf.

La societat *Ferrocarrils Directes* inaugurà l'Estació de Cubelles, com veurem més endavant, el 16 d'abril del 1882. Pocs mesos abans s'havia inaugurat l'Estació de Vilanova i la Geltrú, el 29 de desembre del 1881. Calafell va inaugurar la seva es-

tació el mateix dia que Cubelles, mentre que Sant Vicenç de Calders va inaugurar el seu edifici ferroviari més tard, el 31 de gener de 1883.

L'elevat endeutament dels *Directes* amb el Banc de Vilanova i la baixa rendibilitat de la inversió ferroviària produí una greu crisi dins la companyia. El 22 de febrer de 1886, el seu president i fundador, Francesc Gumà i Ferran, dimitia dels seus càrrecs, i el 2 de març de 1886 es produïa la fusió amb la *Companyia dels Ferrocarrils de Tarragona a Barcelona i França*, la línia competidora que gestionava el ferrocarril entre Barcelona i Tarragona per Vilafranca. Era el final de la companyia *Valls, Vilanova a Barcelona i dels Directes*, les societats que portaren el ferrocarril a la nostra vila ara fa cent vint-i-vuit anys.

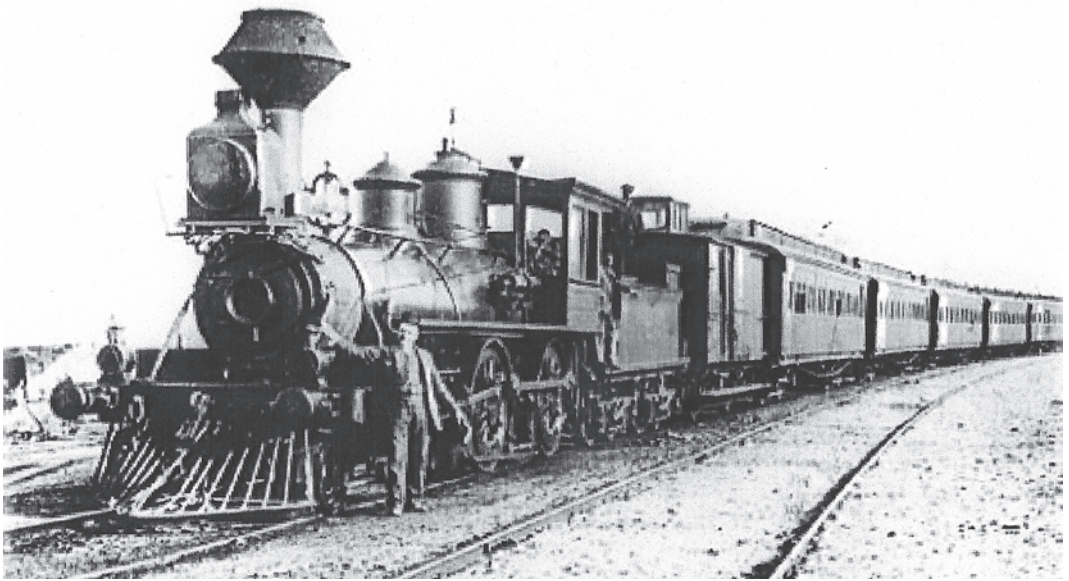
El tren que veiem al gravat és el primer que va circular en una província espanyola, concretament en la província d'Ultramar de l'illa de Cuba. Això era l'any 1837, és a dir, 11 anys abans que a la Península, ja que el primer en circular seria a Catalunya, l'any 1848, amb el recorregut de 29 quilòmetres entre Barcelona i Mataró.



Gravat de Cuba.

El tren que podem veure a la fotografia que segueix és del mateix tipus, i construït amb el mateix material, que el tren que va arribar a Cubelles per primer cop el 16 d'abril del 1882.

La màquina és del tipus Carolina, de la casa Rogers nord-americana, seguida d'un furgó per a paquets petits i seguidament els vagons pels passatgers, també adquirits als Estats Units, fabricats per l'empresa Harlan Hollingsworth. Eren els primers vagons de quatre eixos i vuit rodes, tan la caixa com els bastidors i els bugies eren de fusta, essent els primers en arribar a Europa. Podem comptar fins a cinc vagons per a passatgers a la foto. Segurament hi hauria un de primera, un de segona i tres de tercera.



El tren de la imatge és igual al que va arribar per primera vegada a Cubelles l'any 1882.

Després, amb el pas dels anys, els vagons de primera classe ja només els portarien els trens de llarg recorregut.

Segons expliquen els cronistes de l'època, els vagons eren amplis i amb moltes comoditats, i sense sotracs. Jo recordo haver viatjat en aquest tipus de vagons durant la meua infància.

Actualment, es conserva un d'aquets vagons al Museu del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú. Donat al seu mal estat de conservació, el grup de voluntaris del Museu, l'està restaurant.

En la foto podem veure com darrera els maquinistes i mecànics del dipòsit de Vilanova hi apareix una màquina de vapor de les anomenades Carolines, una de les primeres que van començar a circular quan es va inaugurar la línia Barcelona – Vilanova (29-12-1881) i fins a Cubelles l'any 1882. Possiblement, aquestes màquines de la línia no serien de la primera remesa de Carolines que arribaria al port de Barcelona l'any 1881, però si segurament d'una segona remesa de sis màquines, tres anys després.

Van ser construïdes per Rogers Machines Works, a Paterson, a l'estat de New Jersey (EEUU).

D'aquestes màquines, les últimes que van circular van ser dos a Sant Vicenç, una a Tarragona, una a Vilafranca i la de Vilanova. Van donar un resultat excel·lent, essent utilitzades tan per a trens de mercaderies com de passatgers.



Màquina de vapor tipus Caroline que va circular per les nostres terres des de 1881 fins al 1935. L'última va ser a Sant Vicenç de Calders.



Vagó de passatgers idèntic al que arribà a Cubelles per primera vegada l'any 1882. Ara l'està restaurant a Vilanova l'enginyer Josep Marín. En la foto de baix podem veure la torre de Sant Gervasi abans de la inauguració del ferrocarril, que va arribar a Cubelles. La torre va ser derruïda, en la primera dècada del s.XX, per a poder fer la doble via.



DEFINICIÓ DELS LLOCS DE TREBALL RELACIONATS AMB CUBELLES

Cap d'estació

A l'Estació era la persona que tenia la màxima autoritat i responsabilitat en tota l'àrea que ocupava, des dels senyals d'entrada fins els de sortida. Als inicis del ferrocarril al nostre poble, l'Estació era únicament de via única. Cubelles va disposar de la doble via a finals de la primera dècada del segle XX. El 1928 es va instal·lar per al servei del lloc mecànic d'enclavaments, com ja hem dit, el sistema Scheidt i Bachmann. Es tractava de canviar les agulles des de la mateixa Estació. En els anys següents, la línia va millorar amb la posada en marxa del sistema automàtic de senyals.

El cap s'ocupava de donar les sortides als trens, havia de despatxar bitllets i era el responsable de tot el personal dins del complex ferroviari de Cubelles. A part, l'Estació, disposava d'un gran magatzem de càrrega i descàrrega, un port per a recollir grans mercaderies, dues vies auxiliars per a aparcar vagons i una via davant de l'estació paral·lela a la doble via per on circulaven les dues direccions de tren. Segons els plànols de l'estació de Cubelles de 1882, inicialment només disposava d'un total de tres vies, la principal per la banda del poble, amb una andana al mig, i dues vies a la banda de la platja, una d'elles capaç per la seva longitud de poder estacionar-hi un tren. De tot això n'era responsable el cap d'Estació.

El superior d'aquest cap d'Estació era un inspector de zona ubicat a Barcelona.

La categoria de cap podia ser de 3^a, 2^a o 1^a classe, segons l'edat, i sobretot segons la categoria de l'estació o estacions on hagués estat ja que podia ser d'una gran ciutat o bé d'un enclavament ferroviari com Sant Vicenç de Calders, que per regla general escollia un cap que fos de primera categoria. La categoria superior a aquests caps de primera ja serien els inspectors, el treball dels qual seria estar al comandament de tots els caps d'estació des de Barcelona a Reus o Tarragona, passant per Vilanova i Sant Vicenç de Calders, per exemple. En cas de necessitat o de manca de substitut del cap, la baixa del cap podia ser coberta per un factor que tingués una categoria dins del seu rang de 1^a o 2^a.

La companyia en èpoques posteriors a la guerra, segons deien els seus treballadors, funcionava molt bé i disposava d'un bon nombre de personal de suplència per a tots els serveis i generalment les baixes eren cobertes per caps suplents. Això també era vàlid per als altres treballs i oficis de la companyia.

Factor d'estació

Els que eren destinats a una estació important estaven més aviat per al despatx de bitllets i per a la facturació de petites mercaderies o d'expedició en vagons sencers. A un factor també el podies trobar als departaments de telègrafs.

En quant al servei de circulació de trens i maniobres, tenien la feina de cobrir els espais que el cap no podia cobrir. Si eren destinats a una estació petita (factors de circulació), la qüestió era diferent, ja que l'horari que ell feia molts cops era per cobrir el cap quan aquest s'absentava o estava en temps de descans.

El factor, durant l'absència del cap, havia de prendre tota la responsabilitat. Quan s'instal·là el sistema de bloqueig automàtic, bastant abans de la Guerra, es tanca-va l'Estació a la nit ja que el nou sistema de senyalització donava molta més seguretat i per la nit només havien de circular trens de mercaderies. A partir de les 11 de la nit ja no hi hauria trens de passatgers. Això suposava que les estacions obririen a primera hora del matí per a donar cobertura al primer tren de passatgers que circulés i fins l'últim de la nit, fet que suposaria tenir una plantilla de tres persones: el cap, que cobriria l'horari normal, i dos factors, un pel matí i un per la tarda. D'aquesta manera el cap es podia absentar tranquil·lament al migdia i també es podien combinar possibles absències i festius. Això no sé si va arribar a funcionar mai, almenys a Estació de Cubelles.

Amb l'arribada de la desgraciada Guerra Civil tot va canviar. En els seus principis es va seguir el que he exposat anteriorment, però d'una manera poc agradable per als treballadors, ja que a cada estació enviaren un comissari que si bé feia les funcions d'un factor, el que feia era de funcionari polític controlant tot el que feien els seus companys de feina. De fet, el que van enviar a Cubelles es deia Jordan, i era de Tarragona. Malgrat tot, el meu pare sempre va dir que era una persona molt educada i que mai van tenir cap problema amb ell.

Això va succeir en alguns casos durant la postguerra. Jo recordo en un Congrés Eucarístic de Barcelona que van posar a cada estació durant quasi un mes un guàrdia del cos militar de la RENFE o un guàrdia civil de paisà del servei d'informació. En el cas de Cubelles va venir una persona de la Coruña que es deia Piñero, qui per cert va fer molt bones amistats, ja que cada tarda pujava al poble al cafè de l'Antonet a fer la partida. Una de les persones amb qui millor es portava era en Llorenç Aviño. L'any 1970 jo, amb la meva dona i la meva filla gran, el vàrem visitar a la Coruña on tota la seva família ens vas tractar molt bé.

Com ja he explicat, els projectes per aquesta línia eren molt bons i, segons el meu pare, sembla que s'havien proposat a finals dels anys 20 i durant la República. La meva mare sempre va dir que els millors temps per als ferroviaris van ser els anys de la República.

El factor també podia obtenir la categoria de 1^a, 2^a o 3^a, segons l'edat o el currículum d'estacions amb importància on hagués estat durant la seva carrera professional. Tenien el seu propi departament o prefectura a Barcelona, amb uns inspectors caps per zones, igual que amb el cas dels caps d'estació.

Es dona el cas que a Cubelles teníem el senyor Isidre Armengol Castany, d'inspector de la zona, que tenia el comandament dels factors de la zona i era el germà del pare de l'Antoni Armengol, del Cercle Cubellenc, i de la família Solé Armengol, de la plaça de la Vila. A l'acabar-se la Guerra va canviar tot, fins a la nacionalització de totes les companyies d'Espanya, passant a ser una única amb el nom de RENFE. Això succeïa l'any 1941.

L'empresa RENFE canvià moltes coses i aviat els factors d'estacions com la nostra van passar a ser anomenats de circulació, i de fet perderen part dels seus drets respecte a la companyia on havien començat a treballar. A les estacions petites van ser obligats a treballar de nit des de les vuit del vespre fins a les vuit del matí, i els caps, de vuit del matí a vuit del vespre. Les responsabilitats, si bé podien ser semblants a les d'abans, s'incrementaren i qualsevol negligència podia ser tractada per un tribunal militar dins de la RENFE.

Si diguéssis que a la nostra demarcació mai va haver ni un sol incident, és possible que algú digui que això que explico és exagerat.

Guardaagulles

Les seves obligacions ja el seu mateix nom les indica. Guardar i moure les agulles per als canvis de via d'un tren. Ara bé, en el cas de la línia Barcelona a St. Vicenç, en els anys que jo més recordo, els guardaagulles, amb el nou sistema mecànic d'enclavament Scheidt Bachmann i senyalització bloc, manipulaven les agulles des de la mateixa estació i això va representar un gran avenç dins d'aquest col·lectiu.

Aquest s'ocupava de tenir totes les dependències de l'edifici netes i també era l'encarregat de càrregues i descàrregues de petites mercaderies arribades amb els trens de passatgers o missatgers, i altres diligències que sorgissin a l'estació o que el cap li encarregués. Quan hi era el factor, era ell qui li assignava les seves tasques.

Molts cops algun d'aquests homes s'havia promocionat des de via i obres, passant a guardaagulles, i després a factor o revisor. Jo recordo algun cas on es van donar aquestes circumstàncies.

Capatàs de via i obres

Era l'encarregat de dirigir les obres i el manteniment de la línia. Aquest tenia assignat un número de quilòmetres a mantenir. Les categories es regien igual que als altres llocs de treball de la companyia.

Guarda de pas a nivell sense barreres

En el cas de Cubelles en teníem dos, i un tercer molt proper a l'Estació de Cubelles que pertanyia a Vilanova, el del Mas de l'Escarré, a l'actual Prat de Vilanova.

El pas més proper a l'Estació era a pocs metres passat el pont de ferro del Riu Foix, aproximadament davant d'on avui hi ha el Poliesportiu de Cubelles. El pas estava durant el dia vigilat per un guarda i, en el cas del nostre poble, l'ocupava una dona.

La seva missió era controlar el pas per a que ningú no creués les vies quan un tren estava a poca distància. Si no hi havia un tren a la vista retirava les cadenes. L'altre pas no tenia vigilància i estava a l'anomenat Prat de Cubelles, també conegut com a Les Salines, actualment la zona de la Tèrmica o del Polígon Industrial. Avui en dia hi passem per damunt de les vies mitjançant un pont. Posteriorment, conforme al disposat en l'article 3r del Decret de 20 de setembre del 1934, serien suprimits diferents passos a nivell el dia 26 de setembre del 1935, entre els quals es trobava el del camí del Prat de Cubelles.

Guardabarreres controlat automàticament

Les tanques automàtiques es trobaven a Vilanova i la Geltrú. N'hi havia una a la Rambla Principal de Vilanova i una altra al carrer Llibertat, a tocar a l'estació vilanovina. Una tercera, ubicada a la Rambla Samà, era manual (l'encarregat de la tanca de la Rambla Principal era de Cubelles).

Per les nits el pas de la Rambla Principal estava sempre pràcticament tancat i només s'obria si algun vehicle havia de passar. En aquells temps pocs cotxes circulaven i menys encara de nit. Al costat dret de la barrera hi havia un pas per a vianants que sempre restava obert.

Per la nit, l'encarregat només havia de vigilar si calia obrir o tancar el pas, ja que poques maniobres havien de realitzar-se. No havia de tocar les agulles, si no era un cas especial, ja que la circulació de nit era escassa.

Un dels treballadors del pas de la Rambla Samà també era de Cubelles.

Treballador en tallers de material ferroviari

Aquests eren treballadors anomenats oficials d'ofici de diverses especialitats com fusters, pintors, ajustadors, mecànics, etc., per a la restauració i manteniment de material vell o nou, com ara vagons de mercaderies o de passatgers.

Cadascun en la seva especialitat tenia la seva categoria professional.

Maquinista de màquina de vapor

Aquest era el treballador d'ofici mecànic. La seva missió seria, en una màquina de vapor, arrossegar un comboi de vagons de passatgers o de mercaderies, o realitzar les maniobres a les estacions amb molt de moviment ferroviari (per a aquesta última tasca s'utilitzaven màquines de vapor més petites, les 500 en aquesta zona). A Vilanova hi havia un dipòsit de màquines molt complet. Una d'aquestes màquines era la més típica de l'època, la 1400, que era també la que portaven la majoria de maquinistes del nostre poble, encara que algun cop també treballaven amb algun tipus 500. Crec recordar, que l'Arturo Roca havia portat el model 1700, utilitzada per a trens de passatgers de llarg recorregut i expressos.

El maquinista cuidava la seva màquina, com ara fem nosaltres amb els nostres cotxes i era a la vegada un mecànic especialitzat. El model 1400 era el més utilitzat per a trens de mercaderies i també pels de passatgers. Per a trens de rodalies s'utilitzava també el model 1600-tandem i per a trens expressos o correus les més corrents eren les 1700. Hi havia altres models, però aquests són els que passaven més freqüentment per la zona de Barcelona fins a Valls, passant per Vilanova i St. Vicenç, i són les que més recordo. Aquests models són dels anys d'abans de la Guerra i de la postguerra, fins l'arribada de les màquines elèctriques.

Els maquinistes també tenien les seves diferents categories dins del seu col·lectiu. Els trens expressos eren conduïts per gent amb molta experiència i amb més categoria professional (el grau superior després d'un de primera seria cap de maquinistes o cap de dipòsit). Totes les màquines de vapor portaven un segon operari, anomenat fogoner o ajudant. Dels meus records, no em ve a la memòria ningú del poble que desenvolupés aquesta tasca. Això no vol dir que algun dels maquinistes del poble abans hagués passat per aquest ofici.

Paletes (construcció)

En els treballs de construcció, l'empresa ferroviària sempre va recórrer a grans constructores que eren contractades per a aquestes feines. Per tant, per regla general disposaven de plantilles reduïdes per a fer treballs de manteniment o donar ajuda a problemes d'urgència en els diferents departaments de la companyia. Els operaris tenien la categoria d'oficials d'ofici.

Inspector de zona

Era el que estava per damunt en categoria de la gent que treballava a les estacions. Des de la central, en aquest cas des de Barcelona, dirigia tota la seva demarcació o línia que tingués designada. Es dóna el cas que amb la xarxa ferroviària M.Z.A. l'inspector era fill de Cubelles, encara que només el dels factors, ja que n'hi havia d'altres per a la resta de càrrecs. En entrar la RENFE, es va modificar tota l'estructura dels càrrecs. Això va ser a partir del 1941.

Treballador d'oficines de "trenes expresos internacionales wagons lits-cook" (empresa associada a la companyia M.Z.A.)

Aquesta era una empresa internacional, vinculada a diverses companyies ferroviàries de diversos països. Aquest tipus de treballador estava, de fet, treballant per diferents països, on tots els grans expressos portaven cotxes llit i restaurants que duïen els anagrames d'aquesta companyia. La resta de wagons eren de 1^a o 2^a classe i furgons.

CUBELLES, L'ANY 1850, ABANS DEL FERROCARRIL I LA CARRETERA

(Els plànols ens indiquen la seva evolució fins a l'any 1950).

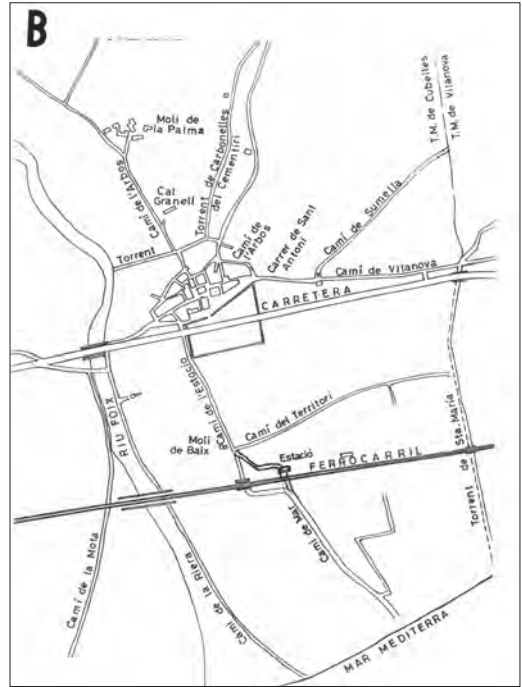
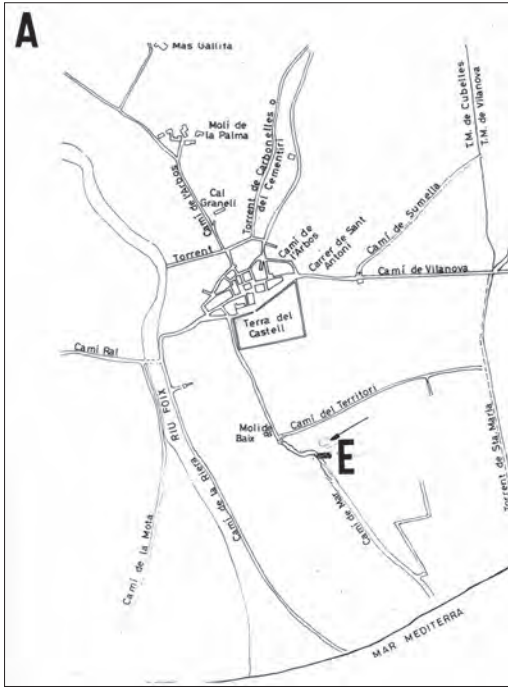
A mitjans del segle XIX, el 1850, Cubelles estava a onze hores de Barcelona, a unes cinc hores de Vilafranca del Penedès i a un quart d'hora de distància del mar. Era un poble amb lliure ventilació i amb un clima temperat i sa. Les malalties comunes eren les febres intermitents. Tenia vuitanta-dues cases, amb la casa consistorial; dues escoles d'instrucció primària, una de concorreguda per a dotze nens i l'altre per a vint-i-quatre nenes; una església parroquial, de Santa Maria, servida per un cura de terme, de provisió reial i cabdill de la Santa Església; una ermita propietat del poble, dedicada a St. Antoni; i un cementeri amb un temple vell. La casa rectoral es trobava a vuit passes de distància i creuant un arc cobert es passava de la rectoria al temple sense sortir al carrer.

El terme, amb els seus 13,67 km², confinava, com avui en dia, al nord amb l'Arboç, a l'est amb Vilanova i la Geltrú, al sud amb el mar, i a l'oest amb Cunit.

El terreny era muntanyós per la part nord i pla pels demés punts. Amb els seus turons poblats de pins, sureres, oliveres, matolls, vinyes i fruiters; i a l'oest trobàvem un prat en terreny pantanós. Cubelles tenia dos camins, uns es dirigia al Vendrell i a Tarragona i l'altre es dirigia a Barcelona, passant per Vilanova i la Geltrú, d'on es rebia el correu.

Es produïen cereals, llegums, fruites, vi, oli i hortalisses; es criava bestiar boví i oví; es practicava la caça de perdius, conills i llebres; tenia una indústria amb sis molins de farina i també s'exercien algunes arts mecàniques; en l'apartat del comerç, s'exportaven els fruits sobrants; per últim al poble trobàvem una botiga de peix salat (segurament seria una botiga de queviures que venia diferents productes).

Pel que fa als habitants, el poble en tenia 733 l'any 1850, l'any 1900 en tenia 895, 737 l'any 1930 i 759 l'any 1950. Aquests són els anys en els quals té més incidència aquest treball.



El plànol A de Cubelles i el seu entorn el podríem situar perfectament a mitjans del segle XIX, abans que s'inaugurés la carretera i el ferrocarril, l'any 1882. El punt marcat amb una E és el punt exacte on es va situar l'estació, segons ens diu la memòria del projecte amb que es va fer el camí rural de Cubelles al mar.

Pel que fa al plànol B de Cubelles i el seu entorn, seria tal com es veuria el poble l'any 1882 després d'haver-se inaugurat el ferrocarril l'any 1882 i la carretera l'any 1880. No canviaria gens fins l'any 1932.

Per últim, el plànol C de Cubelles correspondria a l'any 1933, quan es va inaugurar la Rambla, actual Passeig Bardají. L'any 1950 continuaria essent pràcticament igual.

EL CAMÍ RURAL DE LA VILA AL MAR I LA UBICACIÓ DE L'ESTACIÓ

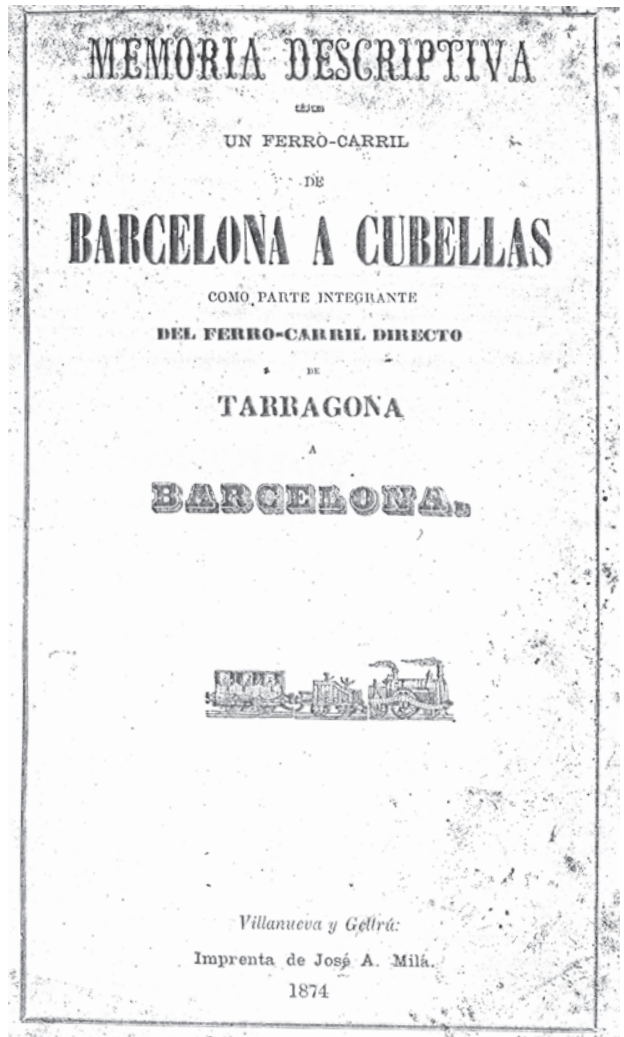
El camí rural des del poble de Cubelles a la platja

En la segona part, capítol I de la Memòria Descriptiva del Ferrocarril de 1874, a la directriu del ferrocarril de Cubelles a Barcelona, diu:

“La secció segona del ferrocarril directe de Tarragona a Barcelona, o sigui el camí de Cubelles a l'última ciutat, camí al qual sol·licitem la seva concessió. Arrenca del centre del riu Foix en punt situat a 550 metres al sud de la nombrada vila de Cubelles, i marxa rumb a l'est amb alineacions senyalades al plànol amb el següent ordre:

Número 21. Recta de 2.636,54 metres, rumb 93° 21'a l'est; línia que és prolongació d'una altra recta de 6.764,74 metres, última de la primera secció del camí directe.

Travessa un camí rural, que hem aprofitat per a donar pas a l'Estació de Cubelles, que és de 4ª classe i està projectada en la mateixa línia, creua des-



L'ARRIBADA DEL FERROCARRIL A CUBELLES I L'ESTACIÓ, L'ANY 1882

Les obres de construcció del tram de Vilanova a Calafell

El projecte de ferrocarril per Cubelles fou autoritzat pel govern espanyol l'11 de gener de 1877, i es concretà a la *Memòria Descriptiva* lliurada el 28 de juny de 1878 als accionistes de la companyia ferroviària *Ferrocarrils de Valls a Vilanova i Barcelona*.

El trajecte de noranta-set quilòmetres es va dividir en dues seccions. La primera anava de Valls al riu Foix, a Cubelles, i tenia un traçat de 48,3 quilòmetres. La segona, que enllaçava el pont sobre el riu Foix amb Barcelona, tenia un recorregut de 48,7 quilòmetres.

Les obres, com ja he apuntat, començaren el 10 de juliol de 1878 a Vilanova, a tocar dels pujols de Sant Cristòfor i Sant Gervasi.

El 31 de març de 1881, a la Junta d'Accionistes de la *Societat Ferrocarril de Valls a Vilanova i Barcelona* es comunicà als assistents la definitiva compra dels terrenys per al recorregut de la nova via entre Valls i Barcelona, principalment els restants del tram sud, entre ells els de Cubelles.

Les obres del pont sobre el riu Foix van ser adjudicades a l'empresa barcelonina la "*Maquinista Terrestre i Marítima*", fet que es comunicà a la mateixa Junta General.

El dimecres 8 de març de 1882 es va fer la primera prova a una de les obres d'infraestructura més important del nou tram de línia fèrria, el pont sobre el riu Foix. La locomotora *Villanueva*, arrossegant tres vagons de tren carregats amb rails, creuà el pont sota l'atenta mirada de l'enginyer de les obres, el senyor Francesc Xavier Lluch i Rafecas, i del contractista del projecte, el senyor Ramon Miralles. Aquest fet demostra que per aquelles dates la via ja unia totalment Vilanova i Cubelles.

El primer comboi que passà per l'Estació de Cubelles ho va fer el dijous 6 d'abril de 1882, quan els senyors José Benito, enginyer en cap de la Divisió dels Ferrocarrils de l'Est, Eduard Maristany, Francesc Gumà i altres directius de la Companyia van fer el trajecte entre Vilanova i la Geltrú i Calafell en el viatge previ a la propera inauguració de la línia.

La inauguració no comptà amb actes festius especials a les diferents poblacions, entre elles Cubelles, com ho deixa entreveure la carta que Francesc Gumà li envià a l'alcalde de Vilanova convidant-lo al trajecte inaugural:

"A partir de diumenge 16 d'aquest mes d'abril, l'explotació de la nostra línia ferroviària arribarà fins a l'estació de Calafell. Aquesta Companyia, si bé no pensa acompanyar l'acte inaugural amb cap solemnitat, veuria no obstant, de molt grat, que se servís honrar-nos amb la seva companyia".

Ja al mes de setembre de 1882, la línia de cinquanta-set quilòmetres que unia Barcelona i Calafell es trobava en activa explotació. En aquelles dates, els quatre quilòmetres que separaven Sant Vicenç de Calders i Calafell estaven pendents només del muntatge dels rails. El tren, ja fins a Valls, s'inaugurà el 31 de gener de 1883, el que suposava la connexió definitiva de l'Estació de Cubelles amb el sud del país.

L'estació de Cubelles, el 1882

El llibre dels esquemes de les estacions de la línia V.V.B, editat el 1909 per la companyia M.Z.A (fusionada l'1 de gener del 1898 amb la línia de Valls a Vilanova i Barcelona), de ben segur s'edità per a veure com tenien tota la línia que ha-

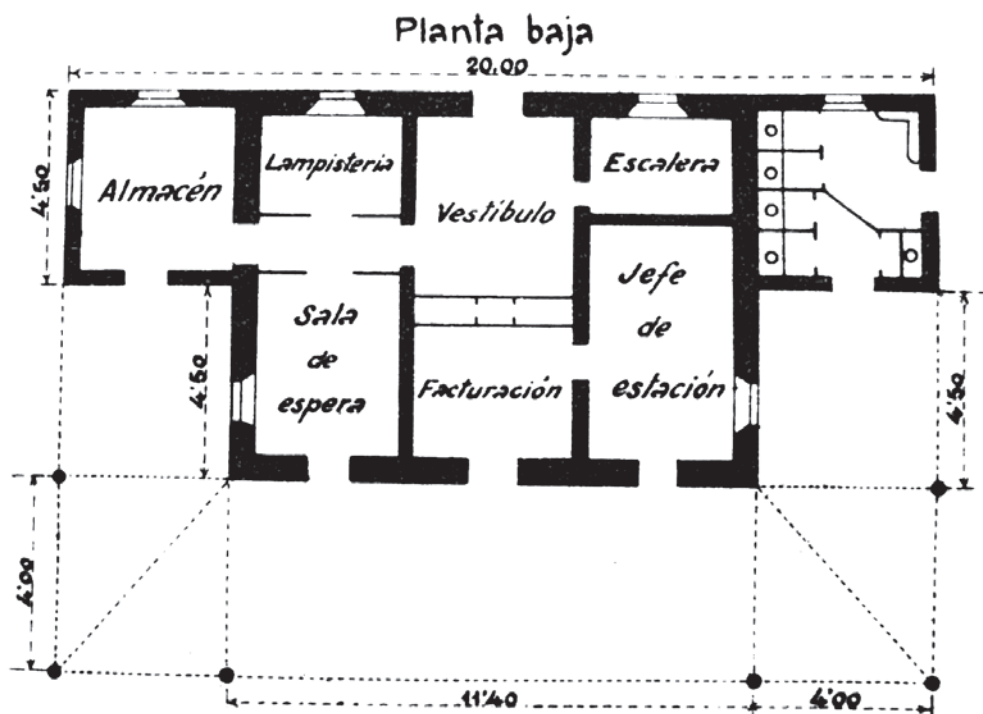


vien fusionat, ja que la data de la portada precisament coincideix amb l'època de la ampliació de la doble via.

En aquesta edició hi apareix el plànol de l'Estació de Cubelles, que era exacte a altres estacions de la línia, com la de Calafell, Gavà, Garraf, Castelldefels i el Prat de Llobregat. La de Sitges era molt semblant, però en ser de més categoria, era una mica més gran. Podem comprovar que, segons aquet plànol, la seva forma no és rectangular com l'actual, ja que, com es pot observar, l'original de 1882 tenia una forma més aviat d'una T.

Per tant, en no haver trobat informació de quan es van modificar aquests edificis haig d'entendre que, possiblement, es començaria a partir de la doble via, quan també es va fer el magatzem a continuació del moll de càrrega i descàrrega i també el petit edifici que tot seguit venia després del magatzem que utilitzaven els treballadors de via i obres per guardar els seus estris. Un altre petit edifici proper a la Estació era la bàscula, a uns quinze metres aproximadament.

Tot això que he esmentat en darrer lloc fou eliminat, ja fa quasi un parell de dècades, i ara és un gran aparcament de cotxes, possiblement dels més grans que tenim a la línia.



Descripció de l'edifici i de l'estació de Cubelles

L'Estació de Cubelles té un edifici aïllat de planta rectangular, de cinc crugies, amb un cos poligonal a l'extrem sud-oest, amb planta baixa i un pis, i coberta plana. La planta i les façanes s'articulen a partir d'eixos de simetria, només trençada pel cos poligonal esmentat. Pel que toca a la composició, coincideixen amb els murs i jàsseres que determinen les crugies i les cornises amb les soleres. Dins d'aquesta mena de quadrícula hi ha les obertures, les quals, amb algunes excepcions, són d'arc carpanell. Totes les obertures estan emmarcades per una faixa, menys les del cos poligonal, que tenen un disseny diferent. Aquestes tenen cavets als angles superiors i un llistell lleugerament circular, que fa de guardapols. En aquesta part de l'edifici, a més, a la cara que és paral·lela a la via, hi ha un gran finestral, d'arc escarser, amb dos pilars que divideixen l'obertura. A excepció d'aquestes finestres i de les de forma rectangular que hi ha al pis de les façanes laterals, totes les finestres tenen clavellinera i les de la façana nord i les de les façanes laterals estan suportades per mènsules. A la part baixa dels paraments de façana hi ha un sòcol, i a la part superior, damunt de la cornisa, una barana amb uns elements decoratius de forma circular ubicats a la part central dels espais de-



Estació de Cubelles l'any 1945.

terminats per les lesenes. Una cornisa de menys volada remata la barana. A la part superior del registre central hi ha un frontó triangular amb acroteris i antefixes, i un cercle que inscriu les lletres M.Z.A., entrelaçades, al timpà. A la façana que dóna a les vies del ferrocarril hi ha un porxo fet amb una estructura metàl·lica, suportada per pilars de ferro fos, amb base i capitell d'inspiració coríntia. La seva coberta és contemporània. Al la façana nord, est i oest, a banda de l'estructura metàl·lica (porxo) que dóna a las andanes, hi tenim els fanals originals de ferro fos amb un total de vuit. A la part superior, mirant a Vilanova, sota la cornisa hi ha un cartell de metall esmaltat amb al nom de CUBELLES. Abans n'hi teníem un altre a la façana de cara a Cunit, i encara si poden veure les marques a la paret.

Al costat est de la estació hi ha un edifici petit aïllat, de planta rectangular, amb coberta de quatre aiguavessos i dos portals rectangulars a la façana sud. On hi ha els lavabos.

Les primeres reformes a l'estació

La imatge de l'any 1945, on s'hi pot veure l'edifici de l'Estació de Cubelles, difereix força del plànol de l'edifici, tal com se suposa deuria ser el dia de la seva inauguració, l'any 1882. Com ja he esmentat, tenia més forma de T, mentre que ara té una forma rectangular, menys el cantó esquerre de l'edifici, en el qual hi podem veure un cos octogonal sortint i uns finestrals diferents de la resta. Això tindria una data de realització i seria entre els anys 1928 i el 1929, ja que aquesta part sortida de l'edifici havia de ser utilitzada per posar-hi el nou servei mecànic d'enclavaments, del sistema Scheidt i Bachmann. Es tractava de poder canviar els senyals i les agulles des de la mateixa estació.

Al catàleg i al Pla Especial de Protecció del Patrimoni Arquitectònic i Arqueològic del poble veí de Calafell, en l'apartat d'aspectes històrics documentals, ens assenyala la cronologia referent a l'edifici de l'estació calafellenca: *"1882, amb modificacions d'època contemporània"*.

Per tant, l'estudi fet pel poble de Calafell no aclareix cap data de las noves modificacions de les estacions de la línia de la costa, de Barcelona a Sant Vicenç de Calders.

Tal com ja havia dit anteriorment, crec que les modificacions realitzades en aquestes estacions, els magatzems, la bàscula, els vàters, la tanca encerclant tota la zona directa de l'edifici tal com la coneixem avui en dia, és a dir, les principals reformes de las estacions es va fer a finals de la primera dècada del segle XX, o a principis de la segona (anys 1910-1915, segons www.transpor.cat), amb motiu de la doble via a la línia de Barcelona a Sant Vicenç.

Segons un llibre de la població de Gavà titulat *“125 anys de la rambla i de l'arribada del ferrocarril a Gavà”*, l'edifici actual no és l'original, ja que al 1912, amb motiu de la construcció de la doble via, l'edifici aixecat el 1881 fou reformat, amb l'afegit del cos octogonal del sud-oest, on hi havia el joc de palanques que controlaven les agulles de la via i una nova façana, amb un cert aire modernista industrial, on destacava la marquesina porticada de ferro. L'edifici tenia planta baixa i pis, i es deia idèntic al de Castelldefels. Jo afegiria que també era igual que la de Cubelles, Calafell i alguna més d'aquesta línia.

Nota: Referent al que publica aquest llibre de Gavà, on hi parla del joc de palanques que controlen les agulles des de l'estació, cal dir que no fou fins el 1928-1929 que s'instal·la a la línia aquest sistema d'enclavaments, i no al 1912. En aquest sentit podem afegir que, coneixent el que es triga des de que es fa un projecte fins que es realitza, és possible que el sistema d'enclavaments Scheidt i Bachmann estigués pensat instal·lar-lo molt abans del 1928 i per tant l'edifici hauria pogut ser modificat molts anys abans. A l'actualitat hem pogut comprovar amb l'AVE com ha trigat un grapat d'anys en arribar a Catalunya després d'haver estat anunciat. De totes formes, per trobar dates exactes de les modificacions de l'Estació hauríem de traslladar-nos a Madrid i passar-nos uns quants dies remenant els arxius de la M.Z.A.. Crec que no seria gaire fàcil accedir-hi. Com hem pogut veure, Calafell per a fer el catàleg del Pla de Protecció del Patrimoni Arquitectònic i Arqueològic de l'estació calafellenca es limiten a dir *“1882 data d'inauguració, amb modificacions contemporànies”*.

L'estació del meu poble o la que fou casa meva durant vint anys (1933-1953)

L'Estació de Cubelles estava a cinc minuts del poble. Des que jo recordo, ja es comunicava amb el poble per dos camins: el primer, el camí vell, el carrer de l'Estació actualment, anomenat camí de Cubelles a mar a la meitat del segle XIX. I el segon, la Rambla, oberta a partir de 1932, coneguda actualment com a passeig Bardají (des de 1939 fins avui).

L'edifici tenia al seu nord el poble i terres de conreu, i al sud els camps, la platja i el mar Mediterrani. A l'est es trobava la ciutat de Vilanova, a uns cinc quilòmetres, malgrat que el terme municipal de Cubelles s'acaba a mig quilòmetre, per on passa el Torrent de Santa Maria. Després hi trobem el mas de l'Escarré, avui conegut com el Prat de Vilanova i, a mig camí de Vilanova, el Racó de Santa Llúcia. A l'oest trobem el poble de Cunit, a uns tres quilòmetres, ja a la província de Tarragona. Per a arribar fins aquest poble des de l'estació, hi trobem en primer

lloc un pas subterrani obert el 1882. Seguint endavant, encara no 100 metres, hi trobem el pont sobre el riu Foix, i ja a partir d'aquest moment es troben terres de conreu a banda i banda de la línia del ferrocarril. Al cap de dos quilòmetres, si fa no fa, s'hi troba la zona del Prat de Cubelles, on actualment hi ha la Tèrmica; i a mig quilòmetre de Cunit hi trobem el Torrent del Mas d'en Pedro, que separa els dos municipis, les dues províncies i les comarques del Garraf i el Baix Penedès.

L'edifici que jo vaig conèixer el 1933 és igual al que veiem actualment. A la planta baixa s'hi podien trobar tres portes on actualment n'hi ha quatre.

La primera, arribant des del poble, era per als despatxos; En entrar als despatxos trobàvem l'oficina del factor i, a una paret, un panell elèctric amb tots els comandaments del magatzem, de les andanes i de l'edifici. Al costat d'una petita escala de tres esglaons teníem un altre quadre de senyalització automàtica anomenat Bloc-System que situava els trens pràcticament des de la sortida de l'altra estació fins a l'entrada de la de Cubelles, o sigui que des del despatx el factor coneixia la situació de la unitat que havia d'arribar. Des d'aquesta mateixa sala s'accedia al despatx del cap i a les taquilles. Pujant per la petita escala trobàvem la sala d'enclavament, una zona sortida de l'edifici de forma hexagonal, amb bona visibilitat i control de totes les maniobres des de l'Estació utilitzant el sistema implantat el 1928 de Scheidt i Bachmann.



Fotografia general i aèria actual de l'estació de Cubelles.

A Barcelona, l'any 1929 es va fer l'Exposició Universal amb motiu de la qual es va inaugurar l'Estació de França i les instal·lacions de senyalització de les línies de Mataró, Vilanova, Vilafranca i Granollers, que incorporaven el sistema Bloc-System de la casa americana G.R.S. (General Railway System). Aquestes instal·lacions elèctriques es van lligar amb les mecàniques que tenien les estacions, per tal que la seguretat s'incrementés de manera molt important.

La segona porta exterior de l'Estació era la sala d'espera, que a la seva dreta tenia les taquilles i un taulell per a facturació de mercaderies, dividint aquesta sala en dos. A l'interior de la sala d'espera, a mà dreta, teníem tres portes. La primera donava accés als habitatges del cap i el factor, la segona era on es trobava l'arxiu de l'Estació que va ser anul·lat durant la dècada dels 80, i la tercera porta tenia entrada a la sala d'espera de 2^a classe amb accés directe a les andanes. Aquesta habitació, després de la Guerra, va quedar sense ús com a sala d'espera i es va ocupar com habitació per si venia algun suplent provisional alguns dies a Cubelles. També s'utilitzava als torns de nit per a fer-hi descansos. On és la zona de facturació trobàvem una porta d'accés a una sala d'espera de classe 3^a.



La tercera porta de l'edifici, aquesta darrera de l'estació, era la del magatzem, que també tenia sortida a les andanes. Aquí es guardaven els paquets, ja arribats o per a facturar als trens de mercaderies. Per a correus i rodalies es facturaven a la sala anteriorment dita, dins l'edifici. Aquest magatzem, durant la postguerra, va servir a la gent de l'estació per a guardar l'aviram, ja que uns quants cops havien entrat a robar les gallines que teníem a un lloc proper a l'Estació, on també es criaven ànecs i co-

nills per al consum domèstic. A la vegada, hi havia un hort que compartien el cap i el factor, on es cultivaven hortalisses. El sistema de reg es feia amb la aigua sobrant de boca que anava directe a uns safarejos, al costat mateix de l'hort i els animals.

A pocs metres de l'Estació hi havia un local per a pesar els carros i a continuació, el moll de càrrega i descàrrega, amb un enorme magatzem on trobàvem grans mercaderies. Tot això estava situat on és el pàrking actualment.

A la planta superior teníem dos habitatges, un ocupat pel cap i la seva família, i l'altre pel factor i la seva família.

A tota la part frontal mirant cap a mar, menys la finestra de l'habitació hexagonal de l'edifici, hi vivia el cap, que ocupava també el lateral, mirant cap a Vilanova. Per contra, la part de darrere mirant cap al poble i el costat de Cunit els ocupava el factor.

En l'època de la M.Z.A. disposàvem d'aigua potable i electricitat, i mai ens va faltar carbó per a cuinar i per escalfar la casa.

Amb la postguerra tot va ser molt difícil. Ni els sous ni els horaris estaven a l'alçada d'abans de la Guerra, les responsabilitats eren grans i en qualsevol moment un error era jutjat militarment.

La finestra de la meva habitació

La finestra de la meva habitació era la primera del darrera de l'Estació, començant per l'esquerra. Des d'aquí vaig contemplar durant molts de temps el poble de Cubelles. Des que tenia uns tres anys, cada dia, quan em despertava, el primer que veien els meus ulls des del llit era el campanar. Tan llarg el veia que em semblava que arribava al cel. Per altra banda, el veia molt lluny i això que tot plegat no hi ha més de cinc minuts de l'Estació al poble. Però a mi em semblava molt més. Per arribar-hi amb la vista necessitava passar per damunt de les vinyes, oliveres i, sobretot, ametllers. Tot plegat una panoràmica molt bonica, i encara més durant l'època en què aquets estaven florits.



La finestra de la meva habitació.

El que sempre recordaré de l'Estació de Cubelles serà la finestra. Des de llavors fins ara, vingui per on vingui, sigui amb tren, cotxe o caminant, el primer que m'agrada veure és al campanar. Com podeu veure, aquesta afició em ve des de petit i, per aquesta raó, no es d'estranyar que a moltes de les fotografies que he fet durant molts anys sempre acostumi a posar-hi el segell del nostre campanar.

El sistema viari de l'estació de Cubelles

Fins als nostres dies ha arribat un plànol de l'emplaçament, de l'edifici de l'Estació i dels habitatges, així com de les vies que s'instal·laren l'any 1882.

L'Estació de Cubelles quan s'inaugurà disposava de quatre vies:

La via morta, que anava des de l'entrada venint de Vilanova fins al costat de l'Estació, amb una longitud de 107 metres, passant per davant del moll de càrrega i descàrrega.

La via N°1, d'una longitud de 331 metres que enllaçava amb la general a l'entrada de Cubelles arribant des de Vilanova, i era la de l'andana de viatgers més propera a l'edifici de l'Estació i de direcció a Calafell.

La via N°2, o més coneguda per la via *general*. Era la considerada directa i estava entre andanes. Era la via que s'acostumava a agafar per a anar a Barcelona. La seva longitud era com la n°1, en continuïtat per les direccions de la línia cap a l'est i l'oest.

La via N°3, d'una longitud de 245,50 metres. Era la via paral·lela a la n°1 i n°2, passant per davant de l'Estació i que s'utilitzava per a aparcar, per regla general, els trens de mercaderies i per a donar pas a un tren ràpid o a un de preferent.

Durant l'època que jo vaig viure a l'Estació de Cubelles, essent de la M.Z.A. i després de la RENFE, hi havia una altra via, que anava des del moll i fins passat el terme pel torrent de Santa Maria, i entrant uns 100 metres al terme municipal de Vilanova. Aquesta seria una altra via morta.

Fa uns quants anys es van eliminar totes las vies mortes o d'aparcament de trens. Continua havent-hi doble via per a anar per les dues direccions, i el pas de preferència per a trens ràpids es realitza a les estacions de Sant Vicenç o Vilanova. Per tant, actualment esta descartat facturar des de Cubelles cap mercaderia per al ferrocarril.

CIRCULACIÓ DE TRENS ENTRE BARCELONA I CUBELLES, TRAJECTE I TARIFES DE L'ANY 1930

En els anys 30 del segle XX, Cubelles rebia diàriament sis trens de passatgers procedents de Barcelona. D'ells, dos eren trens correus, un pel matí, conegut com a correu de Madrid o de les 11h., i un altre que arribava a les 22.45h. Els dos portaven vagons de 1^a, 2^a i 3^a i el de la nit era l'últim tren que passava.

Després teníem els lleugers, que n'eren tres. El primer del matí era conegut com el de Picamoixons, amb arribada a les 7.04h., que era de fet el correu del matí, ja que portava la premsa i correus de Barcelona que es recollien a la capital des de trens de llarga distància. D'aquesta recollida a Cubelles se n'encarregava el carter, en Cristòfol Marcillas. L'altre tren lleuger li dèiem el de les tres (15.04h.). L'últim lleuger era més conegut per semidirecte o tren de les vuit de la nit (19.56h.), que anava directe des de Passeig de Gràcia fins a Vilanova i després amb parades a Cubelles, Calafell i Sant Vicenç de Calders, amb un temps de 51 minuts fins a Cubelles. Podríem comparar-ho amb un d'actual parant a Sants, Gavà, Castelldefels i Sitges, que triga cinquanta-dos minuts si no hi ha problemes.

Tots aquests trens portaven seients de 2^a i 3^a classe i quasi tots ells tenien enllaços des de Sant Vicenç a Tarragona i Vilafranca, i per l'enllaç de Roda de Berà a Reus i Valls, i d'aquesta última a Picamoixons, i d'aquesta a Lleida.

Després teníem un tren anomenat mixt, que portava vagons de 1^a, 2^a i 3^a i que tenia parada a totes les estacions. Sortia a les 15.54h. de Passeig de Gràcia i arribava a Cubelles a les 18.10h., un total de 2 hores i 16 minuts. No tinc informació d'aquest tren. Suposo que en ser mixt i amb un horari tan llarg, s'ocuparia del que anys més tard passessin a anomenar-se trens rutes o trens missatgers per a tota classe de mercaderies.

A Vilanova tenien fins a sis trens més anomenats tramvies, i els dies festius se li sumaven dos més. Durant el dia, per aquesta línia passaven tres trens expressos, directes de Barcelona a Sant Vicenç de Calders.

Direcció de Cubelles a Barcelona disposàvem de set trens, un més que en direcció contrària. Les sortides eren a les 6.49h. (el de les 7) i a les 8.14h. (el de les 8). Hi havia dos lleugers que sortien a les 11.10h., que era mixt, mentre que el tren lleuger ho feia a les 14.33h. També hi havia el de les 17.41h. conegut com el

Correu de les 6 de la tarda de Madrid, i després venia un lleuger de les 19h., també conegut com a tren de les 7 o de Picamoixons que també feia de correu, i, per últim, el de les 21.28h que era tren lleuger.

44				Barcelona a Sitges, Vilanova i Sant Vicents											
Preus des de Barcelona				ESTACIONS											
				341	5423	5403	801	811	5407	5417	441				
				Lleuger	Tram.	Tramv.	Expres	Correu	Tramv.	Tramv.	Lleuger				
				2 ^a 3 ^a	2 ^a 3 ^a	2 ^a 3 ^a	1 ^a 3 ^a	1 ^a 2 ^a 3 ^a	2 ^a 3 ^a	2 ^a 3 ^a	2 ^a 3 ^a	2 ^a 3 ^a	2 ^a 3 ^a	2 ^a 3 ^a	2 ^a 3 ^a
P. C.	P. C.	P. C.	KM.	ESTACIONS											
1 ^a	2 ^a	3 ^a		ESTACIONS											
0'70	0'60	0'45	4 8	● BARCELONA (R.)	S	5 27	7 05	7 49	8 27	9 18	11 48	13 10	14 00		
1'15	0'95	0'05	7 7	Passaig de Gràcia (R.)	S	5 39	7 17	8 00	8 39	9 30	12 00	13 22	14 13		
2'50	2'00	1'35	14 9	● SANS (41, 46, 48, 52)	S	5 47	7 23	8 07	8 39	9 38	12 06	13 29	14 13		
3'90	3'00	2'05	22 3	Prat	S	5 57	7 31	8 17	8 47	9 51	12 15	13 39	14 13		
4'15	3'25	2'20	26 1	Gavà	S	6 07	7 40	8 26	8 56	10 02	12 24	13 48	14 13		
5'55	4'30	2'90	32 9	Castelldefels	S	6 14	7 45	8 33	9 03	10 09	12 29	13 54	14 13		
6'20	4'70	3'20	36 8	Garraf (baix.)	S	6 24	—	8 43	—	10 09	12 38	14 04	14 13		
7'20	4'42	3'70	41 7	Vallcarca (baix.)	S	6 31	—	8 50	—	10 28	12 44	14 11	14 13		
7'60	6'60	4'40	49 0	Sitges	S	6 40	—	8 58	—	10 40	12 52	14 20	14 47		
9'45	7'30	4'80	54 1	Vilanova i Geltrú (R.)	{ A	6 49	—	9 06	—	10 50	13 00	14 28	14 56		
10'85	8'40	5'50	62 7	Cubelles	{ S	6 56	—	—	—	10 55	—	—	14 56		
11'95	9'40	6'25	66 9	Calafell	{ A	7 04	—	—	—	11 03	—	—	15 04		
				● SANT VICENS (R.)	A	7 23	—	—	—	11 16	—	—	15 14		
				(41, 46, 48, 52)	A	7 23	—	—	—	9 32	11 23	—	15 20		

ESTACIONS		503	5419	425	5411	445	555	5418	805	447	447ois	519
		Expres	Tramv.	M xie	Tr. Dir.	Ll. dir.	Lleuger	Tramv.	Expres	Lleuger	Lleuger	Correu
		1 ^a 3 ^a	1 ^a 2 ^a 3 ^a	1 ^a 2 ^a 3 ^a	2 ^a 3 ^a	2 ^a 3 ^a	2 ^a 3 ^a	2 ^a 3 ^a	Luxe	2 ^a 3 ^a	2 ^a 3 ^a	1 ^a 2 ^a 3 ^a
● BARCELONA (R.)	S	15 00	15 37	15 40	17 33	18 43	18 52	—	19 58	20 03	20 38	21 25
Passaig de Gràcia (R.)	S	15 11	15 50	15 54	17 45	18 55	19 05	—	20 10	20 15	20 52	21 37
● SANS	S	»	15 57	16 09	»	»	»	»	19 15	»	20 22	21 45
Prat	S	»	16 07	16 30	»	»	»	»	19 25	»	20 32	21 07
Gavà	S	»	16 16	16 47	»	»	»	»	19 34	»	20 41	21 16
Castelldefels	S	»	16 21	16 56	»	»	»	»	19 40	»	20 47	21 21
Garraf (baix.)	S	»	»	17 08	»	»	»	»	19 50	»	20 57	21 30
Vallcarca (baix.)	S	»	»	17 17	»	»	»	»	19 57	»	21 04	21 36
Sitges	S	»	»	17 35	18 20	19 31	»	»	20 05	»	21 12	21 44
Vilanova i Geltrú (R.)	{ A	»	»	17 46	18 28	19 39	19 48	20 13	»	21 20	21 52	22 34
Cubelles	{ S	»	»	17 58	»	19 40	19 49	»	»	»	»	22 37
Calafell	{ A	»	»	18 10	»	19 56	»	»	»	»	»	22 45
● SANT VICENS (R.)	A	16 03	»	18 28	»	20 07	»	»	»	»	»	22 57
				18 36	»	19 58	20 14	»	21 03	»	»	23 03

ESTACIONS		440	510	446	442	804	5414	5400	422	5402	5404	502	558
		Lleuger	Correu	Lleuger	Ll. Dir.	Ll. Dir.	Expres	Tramv.	Tr. Dir.	Mixte	Tramv.	Tramv.	Ll. Dir.
		2 ^a 3 ^a	1 ^a 2 ^a 3 ^a	2 ^a 3 ^a	2 ^a 3 ^a	2 ^a 3 ^a	Luxe	2 ^a 3 ^a	2 ^a 3 ^a	1 ^a 2 ^a 3 ^a	2 ^a 3 ^a	1 ^a 3 ^a	2 ^a 3 ^a
● SANT VICENS (R.)	S	»	6 30	»	»	7 58	8 18	»	»	10 37	»	13 21	14 17
Calafell	S	»	6 37	»	»	8 04	»	»	»	10 46	»	»	14 23
Cubelles	S	»	6 49	»	»	8 14	»	»	»	11 01	»	»	14 33
Vilanova i Geltrú (R.)	{ A	»	6 56	»	»	8 20	»	»	»	11 10	»	»	14 40
Sitges	{ S	5 33	»	7 23	8 03	»	»	9 04	11 22	12 25	14 00	»	14 41
Vallcarca (baix.)	S	5 44	»	7 33	8 13	»	»	9 13	11 41	12 34	14 09	»	14 51
Garraf (baix.)	S	5 51	»	7 40	»	»	»	»	11 51	12 41	14 16	»	»
Castelldefels	S	5 58	»	7 46	»	»	»	»	12 00	12 48	14 22	»	»
Gavà	S	6 08	»	7 54	»	»	»	9 10	12 13	12 56	14 30	»	»
Prat	S	6 15	»	8 01	»	»	»	9 16	12 25	13 02	14 36	»	»
● SANS	A	6 24	»	8 10	»	»	»	9 25	12 43	13 11	14 45	»	»
Passaig de Gràcia (R.)	A	6 34	7 48	8 20	»	»	»	9 34	12 57	13 20	14 54	»	»
● BARCELONA (R.)	S	6 45	7 56	8 26	8 50	9 01	9 16	9 40	13 09	13 27	15 00	15 27	»
		6 56	8 08	8 37	9 01	9 12	9 27	9 51	9 58	13 25	13 48	15 20	5 38

ESTACIONS		5416	810	344	560	800
		Tramv.	Correu	Lleuger	Lleuger	Expres
		2 ^a 3 ^a	1 ^a 2 ^a 3 ^a	2 ^a 3 ^a	2 ^a 3 ^a	1 ^a 3 ^a
● SANT VICENS (R.)	S	»	17 20	18 41	21 11	22 03
Calafell	S	»	17 28	18 48	21 18	»
Cubelles	S	»	17 41	19 00	21 28	»
Vilanova i Geltrú (R.)	{ A	»	17 48	19 07	21 35	»
Sitges	{ S	»	17 53	19 10	21 37	»
Vallcarca (baix.)	S	»	18 05	19 21	21 47	»
Garraf (baix.)	S	»	18 13	19 28	»	»
Castelldefels	S	17 55	18 34	19 43	22 04	»
Gavà	S	18 01	18 42	19 50	22 10	»
Prat	S	18 10	18 54	19 59	22 20	»
● SANS	A	18 19	19 06	20 09	22 30	»
Passaig de Gràcia (R.)	A	18 25	19 14	20 17	22 38	»
● BARCELONA (R.)	S	18 35	19 26	20 28	22 49	»

TRENTA-VUIT TREBALLADORS DEL FERROCARRIL QUE VAN TENIR ALGUNA RELACIÓ DIRECTA AMB CUBELLES (ENTRE EL 1910 I MÉS ENLLÀ DEL 1941)

Ferroviaris no nascuts a Cubelles, casats amb dones del poble i que es traslladaren a diferents destinacions per necessitats de la companyia M.Z.A.

Ricard Marfany Guzmán (REVISOR). Es va casar amb Àngela Romeu Urpí. Segurament es van casar a Sant Vicenç o al Vendrell (ella era d'una família de Cubelles que se'ls coneixia amb el sobrenom de cal Tiana, família procedent de St. Vicenç de Calders arribats a Cubelles l'any 1926). Era una família que es dedicava a l'agricultura. Ricard tenia la nacionalitat andorrana, però havia nascut a Tordera el 13 d'agost del 1892 i va ser revisor de tren. El matrimoni no va tenir fills i en acabar la Guerra, el 1939 es va fer un xalet a l'actual Passeig Narcís Bardají, per a passar les vacances i per quan es jubilàs. Actualment aquest xalet l'ocupa el fill del seu nebot Josep Romeu, el Ferran Romeu.

En Ricard Marfany va ser un gran apassionat de les sardanes, fins i tot durant els anys 50. Quan teníem de capellà mossèn Miquel Estruch, va ensenyar a ballar sardanes els nois i noies de Cubelles. També era soci del Centre Excursionista de Catalunya, sent un gran afeccionat al muntanyisme. A aquestes afeccions se li ha de sumar la seva passió per la fotografia.

Joan Domènech i Robert (FACTOR i CAP). Es va casar amb la Consol Vidal Soler el dia 29 de gener del 1921. Ella era natural de Banyeres del Penedès, amb domicili a Cubelles des de feia anys. Va començar com a auxiliar per a després passar a factor. Segons he pogut descobrir va estar a Pina i a Casp (Aragó), i a Reus (tot hi que aquesta dada no és molt fiable). Durant la Guerra, el 1936, va ascendir a cap i va venir a Cubelles a finals de 1938 per a ocupar la plaça del Sr. Rafael Ibáñez, ja que aquest va ser traslladat a Roda de Berà sense haver-ho demanat. Joan

Doménech era natural de Garcia, poble de de la Ribera d'Ebre, a la desembocadura del riu Siurana. Abans de casar-se estava domiciliat a Calella. En acabar-se la Guerra va ser destituït del càrrec i el règim franquista el va detenir i empresonar per haver-se implicat en assumptes polítics. Quan va sortir de la presó, havia perdut la seva salut. Aquest tipus de detencions van ser molt comuns als anys de la postguerra, ja que qualsevol persona que la dictadura pensés que havia tingut idees contràries al règim era suficient per a la seva detenció. Vull deixar clar que desconec les idees d'aquest senyor i tot el que he explicat m'ho havia explicat el meu pare.

Aquest matrimoni va tenir una filla, la Consuelo, i un fill, el Pedro, que nosaltres el coneixiem com a Pedrín. El temps que van viure a Cubelles va ser al carrer dels Horts nº1. Durant els finals del 50, fins al principi dels 60, va ser consulta del Dr. Darius Huguet. Actualment en ella hi viu la família d'en Ramon Gómez Marcillas, actual propietari de la carnisseria del carrer Colom i que al març de 2009 ha estat nomenat Jutge de Pau del nostre poble.

Juan Orozco García (CONDUCTOR DE TREN, CAP DE TREN). Es va casar amb Josefa Almirall Guasch el dia 13 d'abril del 1921. Ella era de la casa coneguda com a Cal Gavatà i era germana d'un altre ferroviari anomenat Francesc (factor a Capçanes, el Priorat) i també germana del conegut Abdon Gavatà, que entre moltes coses era el poeta local. També tenia una altra germana, la Rosita, casada amb el secretari de l'Ajuntament, el Juanito Pedro, que va estar durant anys en el càrrec fins que va ser atropellat per un tramvia a Barcelona l'any 1942.

El matrimoni Orozco-Almirall no va tenir descendència, però van adoptar una nena. Quan es van casar, van viure poc temps al poble, a la plaça de la Font, a la casa que després de la postguerra va comprar una família d'estiuejants coneguts com a Jeronis, i que encara mantenen la propietat en l'actualitat. Després es van traslladar a viure a Barcelona.

Juan Orozco era cap de tren. Jo on més el recordo és en el correu de Madrid. En els anys difícils de la postguerra, en el que el pa estava racionat, era negre o no es trobava, ell setmanalment ens el portava d'Aragó. Tant Juan Orozco com el revisor Ricard Marfany eren molt amics del meu pare. Els ferroviaris d'aquella època eren com una gran família. El senyor Ricard per a mi va ser com un segon pare.

Francesc Montoyo Vilaseca. (FACTOR i SUBCAP). Es va casar amb Maria Josepa Poch Deu el 1934 a l'Hospitalet, i en aquesta ciutat va estar-hi de factor. El 1935 va néixer l'única filla seva, Josefina. Al poc temps el van traslladar a l'Estació de Colera, a prop de Llançà (l'Alt Empordà). Després demana el lloc a l'Estació de Vilanova i la Geltrú, on es trasllada amb la seva família.

Des d'aquesta plaça va fer suplències a la línia de St. Vicenç de Calders al Prat de Llobregat. Al poc temps li donaren l'Estació de Castelldefels com a plaça fixa i per

assumptes d'habitatge va triar residència a l'Hospitalet, on la família ja havia viscut anteriorment i allà s'hi van quedar definitivament. Al poc temps va ésser traslladat a l'Estació de França de Barcelona, arribant a subcap d'una de les estacions més importants fins a la seva jubilació, ja en època de Renfe.

Mai van viure a Cubelles. La família de la seva dona procedia de Vilanova i van arribar a Cubelles a finals del segle XIX. Van ser masovers de la masia de Ca la Guineu. Després es van traslladar al poble per a viure al carrer Arboç, actualment el carrer Mossèn Cinto Verdaguer.

La família de la seva dona tenia una propietat, enmig del camí entre Cubelles i Cunit, on avui s'ubiquen els jardins de la Tèrmica, terra molt productiva pel que fa a hortalisses, una zona anomenada l'"apeadero".

Domingo Porrá Expósito (GUARDAAGULLES). Es va casar amb Lúcia Ferrer Artigas el dia 29 de desembre del 1917. Abans d'entrar en el ferrocarril feia de pagès al nostre poble. Va venir de Barcelona i vivia al carrer de Sant Antoni. En casar-se va començar a treballar al ferrocarril a Vilanova, on va entrar de guardaagulles de suplència per a les estacions de la línia. Van tenir dues filles. La seva dona era germana de la senyora Mercè Ferrer del Molí de la Palma, casada amb Narcís Bardají i Torradella, que va ser regidor de l'Ajuntament de Cubelles en diferents etapes i alcalde entre el 27 de febrer del 1930 al 25 de maig del 1933, amb una enorme visió de futur, tot promovent l'expansió del poble, obrint el passeig entre l'església i l'estació que porta el seu propi nom. El 29 de juliol del 1936, Narcís Bardají va ser assassinat al pont de la carretera per un grup d'incontrolats. Després la viuda es tornaria a casar de nou i al cap d'uns anys, seria la sogra del meu germà Lluís, pel casament amb la seva filla Mercè.

La finca de "Cal Siset", més conegut per Molí de la Palma, va estar un temps relacionada amb la M.Z.A. per l'exportació de patates a Londres. Allò es veu que va ser possible gràcies al clima suau del nostre municipi als hiverns. Això va durar uns pocs anys, a principis del 1930, en què es facturaven vagonets des de l'Estació de Cubelles, amb destinació Londres, sempre a principis de gener o finals de desembre. Es va acabar en un hivern molt fred, en què es va gelar tota la collita de patates i es va deixar de fer, segons la informació que em va donar en el seu dia el nostre amic, sempre recordat, Lluís Aviñó "Xicarró".

Manuel Vilagrasa Solanas (MAQUINISTA). Es va casar amb Rosario Armengol Travé el dia 28 de maig del 1927. Aquesta era germana de l'Antonet Armengol del cafè del Círcol Cubellenc, conegut com a Cafè de Baix.

Ell era de Vilanova i de professió mecànic. El seu treball en el ferrocarril era de maquinista de màquina de vapor i pertanyia al dipòsit de màquines de Vilanova, conduint una 1400. El matrimoni va tenir una filla, la Maria Teresa, i un fill, el Manel.



Ricard Marfany i Guzman (revisor) ballant sardanes enmig de dues senyores.



Joan Domènech i Robert (factor i cap d'estació).



Francesc Montoyo i Balaguer (factor i sotscap d'estació). A la imatge primera el veiem dret. Al davant seu, assegut al banc, el seu pare, cap de l'estació de Colera (Alt Empordà). Abril de 1926. L'altre foto és davant de l'estació de Colera, tocant al mar, l'any 1926. Francesc Montoyo està enmig dels 4 homes de dalt. El de sota és el seu pare.



Rafael Ibáñez i Domingo (aleshores cap de l'estació de Garraf) junt amb als seus empleats, als anys vint.

Ferroviaris que es quedaren a viure a Cubelles i es casaren amb dones del poble, encara que no tots treballaven en aquest poble

Francisco Rafael Ibáñez Domingo (CAP D'ESTACIÓ). Es va casar de segones núpcies amb Dolors Ivern Vidal el dia 10 de maig del 1933. Dolors era d'una casa de pagès del nostre poble que tenia el sobrenom de "Ca l'Arangada", al carrer de l'Estació nº3.

El Sr. Ibáñez va néixer a un poble de Saragossa, Mesones, i va venir a Catalunya com a auxiliar en l'Estació del Prat de Llobregat. Va estar a la línia de la zona cobrint suplències i a l'Estació de Garraf. Després va obtenir la plaça a Cubelles, ja com a cap, als primers anys de la dècada dels 30, cobrint la plaça que deixava lliure un tal Ricou, que l'enviaven a l'Estació de Sta. Maria de Palautordera, estació anterior a Sant Celoni.

Abans d'acabar la Guerra, el senyor Ibáñez va ser traslladat a Roda de Berà. El motiu del trasllat el desconec. Segons es va dir en el seu dia, ell no l'havia demanat. El que sí que sabem és que en acabar la Guerra tornà a la seva feina a Cubelles (1939-1940).

Essent ja la RENFE, va ser traslladat al Passeig de Gràcia (aquest cas està comentat en un altre capítol).

Es va casar al nostre poble, com hem dit, de segones núpcies i quan va venir a Cubelles ja tenia dos fills, el Rafael i el Paco, de la seva primera dona, amb qui s'havia casat estant al Prat de Llobregat.

El fill gran també va ser ferriari del servei elèctric de la RENFE, des de després de la Guerra fins a la seva jubilació, el 1984. Aquest és el Rafael Ibáñez Sabater, el fill del qual, Rafel Ibáñez Ivern, és vocal de la nostra junta actual dels "Amics del Castell".

Emilio Pérez Burón (MAQUINISTA). Es va casar amb Aniceta Coll Fontanals el dia 7 de gener del 1934. La seva dona era filla de ferriaris, tant per part del pare, que era conegut per "Pau Llarg", operari de via i obres de principis del segle XX, com per part de la mare, anomenada la "chica Granella", guàrdia de pas a nivell sense barreres de la Mota de Sant Pere. Aquest matrimoni van tenir una filla, la Marisa, i aquesta va tenir tres fills: Luís, Alfonso i Carlos que és qui té actualment el Celler del Porró.

Segons sembla, Emilio Pérez no va tornar després de la Guerra, possiblement desaparegut.

Emilio va venir traslladat de Zamora al dipòsit de màquines de Vilanova. Ell, com la majoria de mecànics de màquines de vapor d'aquesta plaça, va conduir el model 1400 de la M.Z.A., que en la seva època van ser les més emblemàtiques d'aquest dipòsit.

Abans de la guerra, Emili havia jugat amb l'equip de futbol de Cubelles.

Joaquim Pineda Soriano (FACTOR D'EXPLOTACIÓ I DESPRÉS DE CIRCULACIÓ). Es va casar amb Montserrat Gavalda Soler el dia 8 d'abril del 1929. Ells són els meus pares. La meva mare és filla del carrer Nou de Cubelles nº14 i la seva casa se l'a-

nomenava Cal Jep. El renom venia d'una tradició familiar de posar el nom de Josep als primogènits.

La família de Joaquim Pineda va venir en començar el segle a Vilanova, i el 1905 la meua àvia va decidir anar a tenir el meu pare al seu poble natal, Jumilla (Murcia). Ell sempre va dir, però, que era de Vilanova. Va fer la primera comunió en aquesta ciutat i va anar a col·legi a les Escoles Pies, els Escolapis, i molt aviat cantà a les corals d'aquesta ciutat. Ell sempre va dir que era català. Entrà al ferrocarril a la mateixa ciutat, cap a finals de l'any 1923.

Una de les seves primeres feines és a la taquilla de Vilanova i la facturació. El 12 de gener de 1924 sol·licità presentar-se com a auxiliar. Al poc temps el cridaren per a fer un examen. Acompanyo el text amb la còpia d'aquest examen, on podem veure el contingut de la prova. Segons el meu pare, on més exigien eren als punts E i F, que tractaven exclusivament de tots els ferrocarrils d'Espanya, i de geografia en general, ja que els punts A, B, C i D s'entenia que eren necessaris conèixer-los bé des del moment que es volia accedir a aquesta plaça.

El meu pare va fer un llarg recorregut de vàries estacions fins arribar a Cubelles. Va estar a Vilanova i la Geltrú i va fer el servei militar als telègrafs del ferrocarril de l'estació madrilenya d'Atocha, de la companyia M.Z.A. Els tres primers mesos d'instrucció els va fer l'any 1926 al Pardo (Madrid). Després va estar a l'estació de La Zaida, a Aragó, va passar a Sant Vicenç de Calders, al Poble Nou de Barcelona, Valls i altres estacions de la línia Sant Vicenç - Reus. Ja a l'any 1933 vingué a Sitges i d'aquí a Cubelles, entre el 1933 i el 1934, on s'hi va estar fins el 1953, moment en què ens deixà a l'edat de 47 anys. Abans de morir era factor de 2^a i tenia mèrits suficients per passar a una altra categoria molt aviat.

Els meus pares ens van tenir al meu germà Lluís i a mi, Antonio. I aquí s'acaba la nissaga ferroviària familiar, ja que teníem a Vilanova un cosí i un germà del meu pare, també ferroviaris, i a Alacant l'avi tenia un germà treballant en la M.Z.A. i un altre a Cieza de cap de la zona de via i obres. Segons explicava la família, als inicis del ferrocarril a Madrid, a la companyia M.Z.A. -fundada l'any 1856- durant la dècada dels 60 del segle XIX hi va haver un cap a l'Estació d'Atocha que es deia Pineda, i deien que es tractava d'un parent llunyà. El que sí que em deia el meu pare és que els seus avantpassats per part paterna provenien de Cantàbria, encara que no coneixien cap parent d'aquesta regió.

Tot sembla indicar que els avantpassats del meu pare arriben Madrid, des del nord, Cantàbria, i van baixar fins al sud, Alacant, d'on era fill el meu avi patern. Després, a finals del segle XIX i principis del XX, passaren a Catalunya seguint el progrés que representava les obertures de noves línies ferroviàries. El que també tenia clar el meu pare era que els seus avantpassats eren el que avui en diríem funcionaris, ja que, a més a més, cap a la meitat del XIX surt algun que altre militar de parents llunyans a Madrid.

El meu avi va ser l'únic de la família que no va ser ferroviari. Quan va arribar a Vilanova, a principis del 1900, es va col·locar en una empresa d'aquesta ciutat de

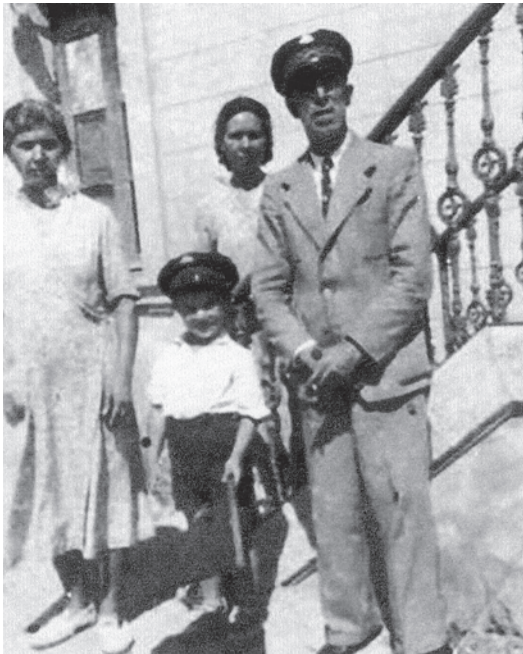
transports relacionada amb el ferrocarril. Recordo aquesta empresa de transport, Can Nicolau, pels seus carros plataformes tirats per cavalls que transportaven mercaderies per les diferents indústries vilanovines, com bobines de cables de la Pirelli, o bales de cotó per a les fàbriques tèxtils, on el meu avi havia treballat durant molts anys. Després de la Guerra va venir a viure a Cubelles i es va posar a treballar en el molí d'oli de cal Safons (més conegut per Panchito), el sogre del que va ser alcalde durant la dècada del 60 i principis del 70, Josep Maria Batet.

El meu germà Lluís Pineda va ser alcalde de Cubelles durant els anys 1979 al 1983, esdevenint el primer batlle després de la dictadura franquista.

Agustín Rillo Monllán (FACTOR DE CIRCULACIÓ). Es va casar amb Teresa Aviñó Lleó el 29 de desembre del 1927. Aquesta era filla de Pau Aviñó Riera, que va ser Jutge de Pau de Cubelles del 1931 al 1934 i del 1939 al 1946. El Pau va formar part dels fundadors del Cor l'Espiga, l'any 1900 i durant més de trenta anys va portar el cafè de la Societat l'Aliança.

L'Agustín era natural de Vinarós (el Baix Maestrat), i va estar a l'Estació de Celrà, a la línia de Girona a Figueres. També va estar molts anys a Tarragona, i els últims anys el van traslladar a l'Estació de Sant Vicenç de Calders.

Del seu matrimoni va tenir dues filles, la Teresa i la Paquita.



Rafael Ibáñez i Domingo (cap de l'estació de Cubelles). A l'esquerra, la seva dona, Dolors Ivern. El nen és Lluís Pineda, que està amb la seva mare, Montserrat Gavaldà.



Emili Pérez i Burón (maquinista). Imatge tretada d'un equip de futbol cubellenc.



Joaquim Pineda i Soriano (factor d'exploració i circulació). En aquesta foto de 1926 era auxiliar.



Les famílies Montoyo i Pineda a l'estació de Cubelles, l'any 1952.



Tots els empleats de l'estació de Vilanova, l'any 1926. El primer per l'esquerra és Joaquim Pineda.



Agustí Rillo i Monllán (factor d'exploració i circulació).

Ferroviaris arribats a Cubelles, des d'altres llocs amb les seves respectives famílies

Francisco Camón Vicente (GUARDAAGULLES). Estava casat amb Rafaela Galicia Camón. Aquesta família va venir de Casp (Saragossa) i ell era guardaagulles. Van estar a Cubelles des d'abans de la Guerra fins ja jubilat. Vivien al carrer Colom, a la casa situada entre la carnisseria del Ramon Gómez i la Biblioteca Municipal Joan Avinyó.

Tenien dos fills, l'Agustín i la Francisca. El fill va ser ferroviari i la filla es va casar amb un ferroviari (veure Agustí Camón i Rafel Valls).

Agustí Camón Galicia (FACTOR I INSPECTOR). Va ser factor i, després de la Guerra, inspector. Era fill del Francisco Camón, guardaagulles. Aquest senyor vaig tenir l'ocasió que m'entrevistés quan va traspasar el meu pare, que va morir estant de servei a l'Estació de Cubelles, l'any 1953. Per assumptes de la sortida de la meva mare de l'habitatge, que era de la RENFE, essent el tal Agustí l'inspector de zona que ho va tractar. No vàrem quedar gens contents del tracte rebut d'aquest senyor, que es deia amic del meu pare. Si és veritat que ell complia amb el seu deure, la llei en aquells temps ens permetia restar a l'Estació fins a un any després de la mort del meu pare. La meva mare va marxar abans dels tres primers mesos, ja que no volia ser molestada cada dia, aprofitant que jo estava treballant lluny del lloc i no podia donar-li suport durant el dia, que és quan insistien en que la farien fora.

L'Agustí Camón l'any 1929 acompanyava el grup infantil de caramelles de la Societat l'Aliança de Cubelles. El podem veure en una foto a l'andana de l'Estació. Es va casar ja no vivint a Cubelles. Només sé que va tenir descendència, però no sé quants fills.

Rafel Valls Mercadé (FACTOR). Es va casar amb Francisca Camón Galicia el 22 de gener del 1927 a la Parròquia de Cubelles. Aquesta era filla del guardaagulles de l'estació de Cubelles, Francisco Camón.

Rafael Valls era fill de Roda de Berà (el Tarragonès) i quan va venir al nostre poble ja ho va fer com a treballador del ferrocarril i com a factor de suplències. També va estar a l'Estació de Sant Vicenç, amb plaça fixa.

En els primers anys de la postguerra va deixar el ferrocarril. Ell i la seva esposa es van dedicar a treballar a un cinema a Barcelona. Recordo haver-hi estat amb els meus pares. Aquest matrimoni no va tenir fills. Francisca Camón va ser padrina de la cubellenca Maria Josefa Vidal Rovirosa. Ella recorda haver estat amb els seus padrins a l'habitatge que tenien al complex de l'Estació de Sant Vicenç de Calders.

Joan Font i Garriga (VIA I OBRES I GUARDAAGULLES). Estava casat amb Hortènsia Vilà Canals. Aquesta família va venir des de Llançà (l'Alt Empordà), i quan va arribar a Cubelles ho va fer com a treballador de via i obres. Després, i amb la RENFE ja, va obtenir la plaça de guardaagulles fins a la seva jubilació. Però abans de la seva retirada el van traslladar a l'Estació de Sitges, al pas amb barreres de la carretera general

de Barcelona a aquesta ciutat per les costes del Garraf. Després el traslladaren de nou a l'Estació del Morrot de Barcelona, fins la seva sortida del ferrocarril. Aquesta tàctica era molt habitual. No importava gens els anys que un treballador portés de servei, i amb aquests trasllats era normal que homes ja grans demanessin la jubilació, cosa que jo sempre he cregut que era una injustícia.

El matrimoni va tenir dos fills, el Jordi i la Pepita. Els dos van néixer i viuen en el nostre poble. Amb el fill vaig coincidir treballant uns quants anys a la mateixa empresa. La Pepita va tenir tres fills, i el gran, Albert Bertran Font, segueix la nissaga ferroviària del seu avi i és maquinista actualment d'unitats de tren elèctric.

Joan Moragues Dexams (CAPATÀS DE VIA I OBRES). Va venir al nostre poble casat amb Carolina Gresa Gargallo, l'any 1928. Ell era fill de Tabaret (a prop de Ribes de Fresser) i per part materna tenia procedència francesa. Ella era de Cortes de Arenoso (València). Aquests van tenir un fill, Federico, que va néixer l'any 1929, que es va casar i se'n va anar a viure a Vilanova.

Aquesta família, quan va arribar a Cubelles, venia de Vallcarca, on ell treballava com a capatàs de via i obra. En acabar la Guerra no l'admeteren al ferrocarril, el feren fora per roig i estigué a punt de ser portat a la presó. Això va ser molt habitual en aquells temps de repressió franquista. D'allò, si no recordo malament, se'n deia depuració, i la majoria de ferroviaris que havien lluitat en el bàndol republicà o treballat a la rereguarda al ferrocarril se'ls investigava d'una forma desmesurada per via militar.

Quan deixà el ferrocarril entrà a Vilanova a l'empresa de transports coneguda com Casa Nicolau, que feia els serveis de l'estació a les indústries d'aquesta ciutat. Les mercaderies més habituals eren les bales de cotó per a les fàbriques tèxtils i bovines de cables de la factoria Pirelli. Després entrà a treballar a la fàbrica Pirelli, on s'hi quedà fins a jubilar-se.

A Cubelles van estar vivint al carrer del Raval i després a una casa del Molí de la Palma. Es va dedicar a la reparació de bicicletes i en jubilar-se es dedicà de ple a aquesta tasca, tot fent-se de seguida molt popular entre la colònia de estiuejants que ens visitaven per vacances.

Joan Prost (FACTOR). Estava casat i la seva dona es deia Lola. Van venir de Barcelona i el que conec amb exactitud és que el meu pare va ocupar la plaça de factor quan aquest senyor es va jubilar (1933-1934). Algunes persones recorden aquesta família i asseguren que havien vingut a estiuejar. Encara tinc present a la memòria que el 1945, quan encara vivien al nostre poble i durant l'estada d'un batalló de soldats destacats a Cubelles durant els primers anys de la postguerra, la senyora Lola de Prost, que vivia en la plaça de la Font, preparava entrepans per als soldats.

Aquesta família tenia una pensió a la Plaça Reial de Barcelona. El matrimoni eren ja grans quan jo els vaig conèixer. Tenien dos néts, l'Antoneta i el Juanito que venien a passar llargues temporades amb els avis i d'aquí segurament ve que se'ls veiés com a estiuejants. El Joan Prost era tot un personatge, explicant històries que en aquella època semblaven tretes de les novel·les de Jules Verne. En els nostres temps les qualificarí-

em de ciència i ficció i en la actualitat s'han fet realitat. Recordo que quan el Prost s'asseia als bancs de l'Estació per a prendre el sol, ja com a ex factor, un tal Vadell, músic de Vilanova que havia viatjat tocant en una orquestra en transatlàntics que feien la ruta Londres – Nova York i que passava la seva jubilació vivint en una barraca a la muntanya, sempre deia que si baixava a l'Estació era per escoltar i veure passar els trens i contemplar el mar, ja que era l'únic que li recordava a Amèrica. Era una persona excèntrica, però amb molts coneixements, que feia que t'aturessis a escoltar-lo.

L'altre tertulià d'aquests bancs era un altre ferroviari, el Ramon Ferrer "el Pufarre", que precisament de nord-americà no tenia res. Encara fresc em ve al cap el record de la conversa del dia que es va llançar la primera bomba atòmica sobre Japó el 1945. Mentre en Pufarré deia que els americans portarien la desgràcia al món, el Vadell no parava de fer lloances al seu segon país, com el considerava ell.

Tots tres junts eren molt singulars, i jo crec que si la NASA els hagués conegut els hagués contractat. El dia que el món coneixia la primera bomba atòmica, a l'estació de Cubelles aquells tres personatges van fer un bon rotllo d'aquell fet. No sé pas si és perquè jo només tenia quinze anys i escoltava els grans, o per la transcendència del fet, ja que mai he oblidat aquells personatges parlant d'un tema que fins llavors era desconegut per als humans.

Julià Raventós (CAPATÀS DE VIA I OBRES). Estava casat i quan va venir amb la seva família a viure a Cubelles, segons he pogut saber, ho van fer a una casa del carrer del Castell (actual carrer del doctor Junca) i aviat es van traslladar a Vilanova. Amb ells també van venir els avis. Van tenir un fill que es deia també Julià, amb qui als 50 vaig coincidir a l'empresa FISA.

Aquesta família, al costat dret de la Riera, hi tenien un terreny, amb una barraca molt peculiar, construïda amb fustes ja usades del ferrocarril.

La feina al ferrocarril del tal Raventós era de via i obres d'aquesta zona.



Agustí Camón i Galicia (factor inspector). La imatge és de l'estació de Cubelles, als anys 30. L'Agustí acompanya les caramelles infantils de l'Aliança.



Joan Font i Garriga (via i obres i guardaagulles) amb la seva esposa, Hortènsia Vila.

Ferroviaris fills de Cubelles des de principis del segle XX fins passat l'any 1941

Francesc Almirall Guasch (FACTOR). Es va casar amb l'Anna Maria Fontanals Montaner el dia 18 de novembre del 1911 i tots dos eren veïns de Cubelles. Ell vivia al carrer Major n°32 i ella al carrer de l'Arboç n°32.

Francesc Almirall era germà de la Josefa Almirall, també casada amb un ferroviari. Va estar de factor a la Pobla de Montornès (el Tarragonès) uns 13 anys i després va passar a l'estació de Duesaigües – Argentera i va acabar a l'estació de Capçanes. Aquesta última la va demanar per assumptes familiars. Estava casat amb Anna Maria Fontanals Montaner. Van tenir un fill i una filla, Maria que encara viu. El seu germà, l'Abdon Almirall va ser una persona molt peculiar a la nostra comunitat. A la data del 19 d'agost del 1972, la premsa de Barcelona, concretament *Tele Expres*, va publicar un article sobre la vida tan peculiar de l'Abdon. Deia que el precursor dels hippys era de Cubelles. Jo personalment també el consideraria com un dels precursors dels drets humans, només claudria repassar alguns dels seus actes. Estant a la Plaça Reial de Barcelona observà com un oficial de l'exèrcit pegava un soldat simplement per no haver fet bé la instrucció. Ell es dirigí a l'oficial i li recriminà la seva actitud, essent l'Abdon detingut i ingressat a la presó. El 1914 s'allistà com a voluntari a l'exèrcit francès on creia que defensaria la "liberté, égalité e fraternité". Molt aviat se n'adonà que s'havia equivocat, quan un oficial francès l'amonestà per atendre un soldat alemany ferit en combat. Va veure que s'havia equivocat i decidí desertar i tornar a casa. Va escriure a una publicació vilanovina anomenada *Democràcia* alguns articles entre 1912 i 1930 i, com no, poesies que durant anys han estat protagonistes dels nostres programes festius.

La dona del factor Francesc Almirall estava emparentada amb les famílies cubellenques d'anomenada Montaner i Fontanals, conegudes pels sobrenoms de "Cal Coent" i "Cal Boringues".

Isidre Armengol Castany (INSPECTOR). Es va casar amb Eulàlia Vidal, que era de Barcelona. Ell, per la seva banda, era fill de l'Antonio Armengol Brunet, amo del local del Círcol Cubellenc, que morí el 1894. Durant sis anys el local va ser regentat per Joan Arnau, mestre de nens del nostre poble durant quasi quatre dècades i marit d'una germana de l'Isidre que es deia Ventureta Armengol Castany.

L'any 1900 es va fer càrrec del negoci el fill gran Antonio Armengol Castany fins al 1917, quan va morir.

L'any 1920, l'Isidre es fa càrrec del cafè del Círcol Cubellenc fins al 1940, però de fet qui tothom coneix és a l'Antonet Armengol Travé, fill del germà de l'Isidre, Antoni.

L'Antonet va portar el negoci durant molts anys fins més enllà de la postguerra, però com a cafè només, ja que el règim franquista ja no deixà obrir més la societat cultural.

El matrimoni Isidre i Eulàlia va tenir tres filles: Margarida, Carmen i Maria Armengol Vidal. Aquesta última es casà amb un treballador de l'agència de Wagon Lits-Cook, afi-

liada a la companyia M.Z.A. Era en Josep Soler Armengol, la mare del qual, la sra. Rosario Armengol Castany, era germana del que seria el seu sogre, pel que es produí un matrimoni entre cosins germans.

El sr. Isidre treballà com a inspector de zona per a l'empresa M.Z.A. En acabar la Guerra va ser acomiadat forçosament per tenir ideologia republicana entre el 1918 i el 1920.

Al meu pare, Joaquim Pineda, l'havia sentit parlar de la gran persona que era aquest senyor, l'Isidre Armengol.

Josep Armengol Travé (MAQUINISTA). Es va casar amb l'Eugènia Mestres Canyís, el dia 6 d'agost del 1930. Aquesta era filla del director i fundador, el 1900, del Cor l'Espiga de Cubelles, en Josep Mestres i Aviñó (conegut com el Mestre Torrens), qui va ser el màxim responsable del cor des del 1903 fins el 1934 i, després de la Guerra, del 1948 al 1955, arribant també a ser alcalde entre el 1934 i el 1935.

Josep Armengol i Travé era germà de l'Antoni Armengol, que tenia el cafè de la Societat del Círcol Cubellenc fundada el 1890 i dissolta el 1939 amb l'entrada del règim franquista.

En Josep Armengol també era mecànic i havia estat al dipòsit de màquines de Vilanova. Portava una màquina de vapor tipus 1400 per a trens de mercaderies, essent destinat després a maniobres, on de ben segur va utilitzar les màquines de tipus 500, segons denominació de M.Z.A. Crec que posteriorment va restar a Reus, potser fins a la seva jubilació.

Aquest matrimoni va tenir una filla, la Balbina Armengol, que a la segona meitat del segle passat va tenir l'únic estanc del poble a la plaça Balmes. El 1971 tenia els supermercats Balbina a Cubelles, situats al poble i a la platja, com també a Barcelona. En l'actualitat té una gossera al municipi.

Pau Coll Duch (VIA I OBRES). Es va casar amb Maria Fontanals Granell el dia 20 de gener del 1901. Aquesta dona va ser guàrdia del pas a nivell sense barreres en el camí del poble a la Mota de Sant Pere i el Clot del Bassó, situat a tocar del pont del ferrocarril del riu Foix en direcció Tarragona.

Pau va néixer a Sant Vicenç de Calders i va venir a treballar a l'agricultura al nostre poble, segons el seu nét Xavier Coll. Aviat va treballar al ferrocarril, quan van començar les obres de doble via en els túnels del Garraf. En acabar aquestes obres, l'any 1915, ell ja estava col·locat com a treballador de via i obres.

En els anys 1909 i 1910 s'estava enderrocant el túnel de via única entre Vilanova i Cubelles, per a donar pas a la doble via. Aquest túnel situat a l'altura del conegut xalet del Nin. Per dalt d'aquest hi passava el camí que duia a l'Ermida de Sant Gervasi i seguia fins a Vilanova, on actualment hi ha un pont particular que comunica aquests dos espais.

El matrimoni va tenir dos fills, l'Abdon i l'Aniceta. De la dona del Pau ja en parlaré més endavant a aquest mateix capítol.

Abdon Coll Fontanals (PALETA). Es va casar amb Maria Montaner Rovirosa, el dia 27 de març del 1947. La Maria va néixer també a Cubelles, filla d'un altre ferroviari, guardaagulles, del qual en parlaré posteriorment. El marit, a la vegada, era fill de ferroviaris per pare i mare, com resta reflectit a la relació de treballadors.

Van tenir un fill, Xavier Coll, que ha estat ferroviari maquinista de màquines elèctriques i d'unitats de trens elèctrics fins al 2006, quan es va jubilar.

L'ofici de l'Abdon Coll a la M.Z.A. i a la RENFE va ser de paleta de manteniment de la línia.

Josep Escardó Poch (VIA I OBRES). Es va casar amb Enriqueta Rosell Fontanals el dia 4 de juliol del 1940. Els dos eren naturals de Cubelles. Va estar poc temps en el ferrocarril, a via i obres, i va deixar l'empresa per a fer d'home d'encàrrecs entre Cubelles i Barcelona. Després va deixar aquest ofici i va posar una botiga de queviures al carrer de la Rectoria. Van tenir dos fills, el Jordi i la Rosa Maria.

Ramon Ferrer Ràfols (GUARDABARRERES). Casat amb Angeleta Nogués Palau, aquesta era de Vilanova i ell de Cubelles, i vivien al carrer dels Horts nº8. Davant mateix de casa seva tenien un hort amb un gran safareig, on acumulaven aigua que treien d'un pou i que aprofitaven per al rec de les plantes i per a netejar la roba.

Ramon era el guardabarreres de la Rambla Principal de Vilanova i la Geltrú. Aquest pas era semiautomàtic. A part del tancament de barreres per a vehicles quan venia un tren, disposava d'un pas estret per a vianants que, per cert, era molt perillós, en què la gent que l'utilitzava sempre anava molt confiada i que havia provocat més d'un accident.

Del Ramon, més conegut per "Ramon Purrafé", a l'estudi fet pels Amics del Castell Motius i sobrenoms de Cubelles no trobem cap referència de "Pufarré" buscant en la nissaga d'aquesta família fins al primer terç del segle XIX.

El que sí que puc constatar és que era tot un personatge i molt xocant, com podreu veure al capítol "Algunes petites històries del present treball".

Aquest matrimoni de ben segur que es va casar entre el 1923 i el 1924 i van tenir dues filles, la Montserrat i la Mercè, i un fill, el Pere, que per cert el era també molt xocant. La néta del Ramon és la farmacèutica Montserrat López Ferrer, que té el seu establiment en la zona de la Platja de Cubelles.

Anna Maria Fontanals Montaner (GUÀRDIA). Guàrdia del pas a nivell a Capçanes (Priorat). Es casà amb Francesc Almirall, de qui ja hem parlat anteriorment.

Maria Fontanals i Granell (GUÀRDIA). Casada amb Pau Coll Duch, a qui hem fet referència en apunts anteriors. Es casaren el dia 20 de gener del 1901. Ella va estar de guàrdia del pas a nivell sense barreres que conduïa a la Mota de Sant Pere i Clot del Bassó, direcció Cunit. Aquest pas estaria situat davant d'on avui tenim la plaça davant del recinte del Poliesportiu.

No he pogut constatar quan va deixar el pas a nivell d'estar en servei, ja que segons sembla va ser ja amb l'arribada de la RENFE. Ara bé, aquesta senyora va morir el 1950, als 75 anys. En el supòsit que s'hagués retirat als 65 anys, serien deu anys menys, i això seria el 1940. La RENFE va començar el 1941 i possiblement en els primers anys de la Guerra ja estaria en desús. De totes formes, un avís de la companyia M.Z.A. (article 3º del decret del 20 de setembre del 1934) posava en coneixement que a partir del 26 de setembre del 1935 quedarien suprimides un determinat nombre de guarderies de passos a nivell. En el nostre poble se suprimeix ja abans de la Guerra el pas del camí cap al Prat de Cubelles.

Aquest matrimoni va tenir dos fills, l'Abdon i l'Aniceta. D'ells ja en parlarem al capítol referent a la nissaga dels 100 anys de la família Coll com a ferroviaris.

Francesc Fontanals Lleó (VIA I OBRES). Es va casar amb Teresa III Jansà, el dia 6 de juny de l'any 1927. A ell se'l coneixia com a Siscu de Cal Tona.

La seva dona era natural de Vilanova, però veïna de Cubelles, ja que havia viscut a la masia del Corral d'en Cona, del terme municipal de Cubelles. El Siscu era germà del J. Fontanals, conegut pel Tona. Aquests tenien un ramat de cabres i mataven bestiar per a la venda de carn i a casa seva venien llet, lleteria que estaria fins els anys 80 a l'inici del carrer Nou. Al mateix carrer es trobava la seva vaqueria. El Siscu vivia a la casa de davant del seu germà, lloc on avui viu la seva única filla Rosita amb la seva família.

Josep Freixas Ivern (GUARDABARRERES). Solter, va treballar al ferrocarril com a guardabarreres del pas a nivell de la Rambla Samà de Vilanova i la Geltrú. Tenia una petita habitació on tenia les seves pertinences i podia resguardar-se de les inclemències meteorològiques. Es trobava a tocar d'una cantonada del parc públic de la Rambla.

Segons m'explica un familiar seu, en Joan Freixas, ell anava a treballar diàriament en bicicleta a Vilanova i recorda que, entre les seves pertinences duia un cistell tancat i rectangular que l'anomenaven cistell de ferroviari i que era utilitzat normalment per portar menjar. Sempre tenia una ràdio portàtil a sobre, això de ben segur que ja durant els anys 50.

Però si hi ha una cosa que sempre el va acompanyar, aquesta va ser el seu paraigües. M'ho confirma el seu nebot Joan Freixas i m'explica, a més a més, que encara el té guardat a casa seva com a record del seu parent.

Josep Marcillas Rovirosa (GUARDAAGULLES). Es va casar amb Antònia Massuet Campeny, el dia 5 de novembre del 1942 a Arenys de Mar, d'on ella n'era filla. El Josep va entrar a la M.Z.A. el 16 de febrer del 1927, com a mosso guardaagulles suplent a l'Estació del Prat de Llobregat. Hi va estar un temps i després va ser traslladat a Sant Vicenç de Calders i, ja com a fix, a Calafell a l'època de la postguerra, com a RENFE.

Josep Marcillas era germà de la Cèlia Marcillas, qui durant molts anys va regentar el restaurant que en els anys 20 es deia can Saragossa i és on passaven l'estona molts

ferroviaris que treballaven en aquesta zona. Avui en dia encara existeix, però amb diferents propietaris i diferent nom, el Restaurant La Font.

Segons m'explica el seu fill, recorda haver escoltat a la seva mare que el seu pare, estant a l'Estació de Calafell, població que llavors tenia un hospital que és deia Sant Joan de Déu -un hospital infantil-, feia d'intermediari entre l'hospital i els nens malalts del nostre poble que necessitaven visites mèdiques especialitzades.

El Josep Marcillas va néixer el 1905, i va morir molt jove, el 1957, deixant la seva esposa vídua i un fill. Aquest és Josep Marcillas i Massuet, que va ser regidor de Cubelles entre 1987 i 2001 i alcalde entre 2001 i 2007, per una agrupació independent, l'Entesa per Cubelles.

Joan Montaner Ballester (GUARDAAGULLES). Es va casar amb Maria Rovirosa, el dia 15 de febrer del 1908. Se'l coneixia popularment com a Rulit de l'Estació i els nens el coneixien per l'home del sac. Ell va néixer al carrer de l'Arboç nº30, actual Jacint Verdager, on durant molts anys, quasi fins a finals del segle XX, va haver-hi una carnisseria coneguda per cal Rulit regentada pel seu germà Isidre Montaner, i al final pel nét d'aquest, Joan Alba Montaner. Després la van tenir arrendada al Ramon Gómez fins al seu tancament definitiu per trasllat al carrer Colom, ara ja en propietat del Ramon Gómez.

La dona del Joan vivia al carrer Ezequiel Ordóñez (actual Àngel Guimerà). Quan es van casar anaren a viure a la plaça de la Font, a una casa que va ser destruïda per un bombardeig franquista durant la Guerra, pocs dies abans de l'entrada de les forces d'ocupació al nostre poble, el dia 21 de gener del 1939 a mitja tarda. A aquesta casa hi va perdre la vida el nen de set anys Josep Maria Carbonell Rovirosa. La mare d'aquest nen era la germana de la dona de Joan Montaner. S'havien traslladat de Barcelona a Cubelles perquè se sentien més segurs en un poble petit.

Aquell dia hi va haver un altre mort al poble pel bombardeig i un altre habitatge destruït per una bomba que també estava a la plaça de la Font. L'home que va morir era Jaume Estalella Mestres, germà de Josep i Salvador Estalella Mestres. El matrimoni d'aquest Jaume també van arribar al poble venint des de Reus durant la Guerra, ja que Reus estava molt castigat per les bombes i es trobaven més protegits a un poble com Cubelles. El marit es trobava a la porta del Castell juntament amb altres cubellencs, entre ells un tal Valent i el Rovirosa, pare del Joan, quan començaren a escoltar-se el rugir dels motors dels bombarders Saboya. En aquells anys era normal escoltar-los ja que, sense la contaminació acústica actual, escoltar els motors d'uns avions des de molt lluny era normal, i hi havia temps per refugiar-se, que és el que va pensar el Jaume. Les seves últimes paraules segur que deuriem ser "me'n vaig corrent que la meva senyora quan escolta el soroll d'avions es posa malalta".

L'home, just arribar on vivien, va veure's sorprès per la bomba que va caure i es va emportar la seva vida, i no la de la seva esposa. Aquell dia van caure altres bombes i també hi va haver ferits. A la nit, la gent que no s'havia refugiat en les masies o simplement en algun lloc de la muntanya va sortir ràpid del poble buscant un refugi davant nous possibles atacs aeris.

Joan Montaner, quan ja estava jubilat, va tenir la desgràcia de morir atropellat per un tren l'any 1955 i consta en el Registre Civil que va ser el 29 de gener, a l'edat de 76 anys. Els fets van ocórrer a uns dos quilòmetres aproximadament de l'Estació, al lloc conegut per el Prat de Cubelles. Ell feia de vigilant d'un vedat en aquest lloc i va creuar la via per a recollir uns trossos de carbó, que excompanys ferroviaris maquinistes que feien el recorregut de Vilanova a Sant Vicenç li tiraven i que ell després recollia. Aquests el coneixien de molts anys enrere, ja que s'havia ocupat de les agulles de l'Estació de Cubelles i molts cops va haver d'ocupar-se de les maniobres de trens de mercaderies que portaven amics seus maquinistes. El cas és que no es va adonar que venia un tren i va retrocedir sense mirar en la direcció oposada on en aquell instant venia un tren automotor anomenat TAF.

La persona més propera al lloc i primera que va arribar al lloc va ser Manolo Martínez i Soler més conegut com a Manolo de les Salines.

Els trens TAF eren de dues unitats i molt ràpids comparant-los amb els de vapor, i tampoc feien el soroll d'aquests. No va tenir temps a reaccionar ja que ni un jove hagués sortit d'aquell mal moment, segons explica el nét del conductor d'aquest tren TAF.

Aquest matrimoni va tenir una filla, la Maria Montaner Rovirosa, casada amb un ferroviari, ja esmentat anteriorment, i un fill, Josep Maria Rovirosa, pintor i il·lustrador que va treballar per a diferents revistes i editorials de Barcelona.

Josep Montaner Travé (MECÀNIC). Es va casar amb Elvira Socias Vivó, el dia 5 de febrer del 1931. Se'l coneixia pel Josep de cal Quico i vivia al carrer Major. El seu pare va ser alcalde durant onze anys, repartits en tres etapes: la primera des de gener del 1916 a l'abril del 1920; la segona, des de l'abril del 1922 a l'octubre del 1922 i la tercera, des del març del 1924 al febrer del 1930.

Ella també era nascuda a Cubelles, i van tenir dues filles: l'Anna Maria i la Núria.

El Montaner treballà com a mecànic en els tallers de reparació de material ferroviari de Vilanova.

Joan Lleó Monjo (VIA I OBRES). Es va casar amb la Margarita Cibiach Pedro, l'11 de febrer de l'any 1937, ja durant la Guerra Civil. Se'l coneixia pel segon cognom, Monjo. Segons sembla va treballar al ferrocarril abans de la Guerra a via i obres, primer a Cubelles i després a Barcelona, a l'estació de Sant Andreu-Comtal. Segons la seva filla Margarida, després de la Guerra, no va reingressar la RENFE perquè havia estat ferit de bala al front, i va continuar fent de pagès.

Aquest matrimoni va haver de ser tornat a realitzat posteriorment després de la Guerra ja que el nou règim considerava nul tots els realitzats durant el conflicte dels que estaven en territori republicà. El van repetir el 4 de gener del 1940 segons consta al Registre Civil.

Segons havia sentit explicar, el FC Barcelona el va voler provar com a porter però ell no va acudir a la prova. Això m'ho ha confirmat la seva cunyada, Rosario Cibiach Pedro.

Joan Papiol Fontanals (GUARDAAGULLES). Es va casar amb Enriqueta Robert Viñals, el dia 1 de juliol del 1911. Ella era germana de la dona del ferrer de la plaça de la Font, el Ramon Miquel Viader, establiment que després seria ferreteria, regentada pel gendre d'aquest, el Josep Maria Rossi. Actualment és una reconeguda floristeria de la família Milà.

La família Papiol, a banda de ser guardaagulles a l'Estació, després els van traslladar a l'Estació de Gavà, on es van establir com a residència definitivament. La seva dona tenia una espardenyeria al carrer de l'Arboç nº2 que en marxar, se la va quedar la família de la Rosa Guasch Adrià.

Aquest matrimoni va tenir tres filles, la Marina, l'Enriqueta i la Rosita.

Antoni Papiol Fontanals (GUARDAAGULLES). Es va casar amb la Rosa Soler Miró, el dia 31 de maig del 1917. Ella era filla de la família d'un establiment de la plaça de la Vila, Cal Segarres. El seu pare, el Josep Soler Malivern, va ser el que va allotjar la família Charlie Rivel a casa seva quan aquest va néixer, el 23 d'abril del 1896 i a més va ser el seu padrí. Al 1909 va ser alcalde de Cubelles.

Ella era germana de la Teresa Soler de Ca l'Escalló, àvia del Siscu Capdet Granell, membre de la Junta dels Amics del Castell i president del Cor l'Espiga. Aquestes dues germanes eren cosines germanes de la meva mare, la Montserrat Gavalrà Soler.

La Rosa va morir al bombardeig de l'aviació franquista a la ciutat de Barcelona durant la Guerra Civil i va deixar una filla, la Rosita.

L'Antonio Papiol havia viscut al carrer de l'Arboç nº2 i també en el nº18. Era germà d'un altre ferroviari, el Joan Papiol, que acabem tot just de recordar. Abans de ser ferroviaris, els dos germans es dedicaven a l'agricultura.

Va ser guardaagulles a Cubelles i d'altres estacions de la xarxa ja molt abans de la Guerra. El 1936 el van traslladar a Vilafranca del Penedès, on la seva família s'hi establiria com a residència.

Artur Roca Nogués (MAQUINISTA). Es va casar amb Mercedes Alba Giralt, el dia 28 de juny de 1947. A ell se'l coneixia per l'"Arturo dels telèfons". Vivien al mateix carrer de l'església i tots dos eren veïns del poble.

Era mecànic i maquinista de màquines de vapor i pertanyia al dipòsit de Vilanova. La seva màquina era la del tipus 1400, segons regia la M.Z.A. Ja a la RENFE, se les va matricular amb diferent numeració.

Arturo Roca havia portat una 1700, que era més ràpida i destinada a trens de llarg recorregut, i pertanyent al dipòsit de màquines de Barcelona.

També va estar a l'estació de Tarragona, ja en la postguerra, amb màquines de maniobres. Segons he pogut saber no va arribar a conduir màquines elèctriques, ja que exigien una sèrie de proves que ell va pensar que per la seva edat no valia la pena intentar-ho.

Aquest matrimoni se'n va anar a viure a Vilanova, on van tenir un fill i una filla.

Ramon Rovirosa Ferrer (VIA I OBRES). Es va casar amb la Pilar Arnal Pérez, l'any 1924, amb la qual va tenir dues filles. A ell se'l coneixia com a Ramon de cal Sereno. Aquest sobrenom de sereno li venia del seu pare, que va tenir aquesta feina municipal a principis del segle XX.

En quedar vidu es va casar de nou amb la Carmen García Hernández, que aviat se la va conèixer com a Carmen Sereno. Es van dedicar a vendre carbó i altres articles en el carrer Major, primer al nº8 i després al 18. En Ramon va treballar en el ferrocarril en via i obres.

Segons el seu nebot, en Ramon Rovirosa, també havia estat de guàrdia al pas a nivell de Cunit i possiblement al pas a nivell del Prat de Cubelles, abans que es suprimís a l'any 1935.

D'aquest segon matrimoni no van tenir fills. De les filles del primer matrimoni, una es va casar i se'n va anar a viure a França, la Pilar; i l'altra, la Mercè, es va casar al Prat de Llobregat, però va tornar als anys 70 amb el seu marit i van posar un supermercat al final del carrer Major anomenat Dalmau, que és el cognom del seu marit.

Josep Soler Armengol (DESPATXOS). Es va casar amb la Maria Armengol Vidal, el dia 25 de novembre del 1940. Ell havia nascut a la plaça de la Vila de Cubelles i el seu pare era el barber del poble.

A ell se'l coneixia com a Josep de la Plaça. La seva dona era filla d'Isidre Armengol Castany i d'Eulàlia Vidal. El seu sogre era germà de la mare de Josep Soler Armengol, per la qual cosa el matrimoni va ser entre cosins germans.

Tant la mare d'aquest, com el seu sogre eren tiets de l'Antonet del Cafè de Baix. Ell marxà a Barcelona a estudiar i a treballar a l'Agència Wagons Lits – Cook, empresa associada a la M.Z.A.

En acabar la Guerra, pel motiu d'escriure en català és denunciat per un company de treball. Per aquesta raó l'agència, sabent que és una persona responsable, li proposa un allunyament forçat a Sevilla. El matrimoni té tres fills. Una és l'Eulàlia, que mor a una edat jove, i dos nens, l'Albert i el Carles Enric. Finalment tornà a Barcelona i passà els estius al seu poble natal, Cubelles.

Isabel Tripijana Rubio (GUÀRDIA). Casada amb Francisco Rodríguez Usero, al poble de Senes (Almeria) a finals del segle XIX, arribaren a Cubelles, ell com a peó, amb una filla, Maria, nascuda el 1896 i arribada als cinc anys al nostre poble. La filla es casà amb el cubellenc Arturo Nogués i Pinyol el 1914 i tingueren dues filles, la Rosita, que es portava amb la seva mare només dinou anys, i la Maria, que encara viu actualment. Mentre el pare feia de pagès, ella venia llet al carrer de la Soledat. La llet que venia li portaven del Molí de l'Anton i del Mas d'en Pedro, de la família Marsé.

De la Isabel Tripijana no tinc referències de quan entrà al ferrocarril de guàrdia, però pel que m'explica la seva néta de 88 anys, havia de ser abans que es casés la seva mare, possiblement entre els anys 1910 i 1915 o en el moment que s'inaugurà la doble via.

La Isabel estava de guàrdia del pas a nivell del Prat del Mas de l'Escarré.

Fins a finals del segle XX, la gent que vivia a les masies des del Mas d'en Palau i el Racó de Santa Llúcia, fins el nostre poble, passant pel Mas de l'Escarré, per a assumptes eclesiàstics pertanyien a Cubelles encara que el territori pertanyia judicialment a Vilanova.



Isidre Armengol i Castany (inspector).

Aquesta dona, juntament amb l'anomenada Granella, van ser les pioneres a la nostra vila en treballar a unes empreses dissenyades en aquelles èpoques per a treballs masculins. En ambdós casos ens remuntem a principis del segle XX, treballant les dues de guàrdies de passos a nivell.

Per referència d'aquesta mateixa Maria Nogués Rodríguez, ella recorda d'haver escoltat parlar la seva àvia que tenia un germà que es deia Alonso que també va venir d'Almeria i va treballar uns anys al ferrocarril a Cubelles. Aquest ja pertanyeria a una època més difícil de controlar. De ben segur que trobaríem molts més, però jo he partit de la base de tota aquella gent que jo vaig conèixer en els anys viscuts a l'estació de Cubelles, memoritzant, consultant, preguntant a familiars directes de la major part d'ells i al Registre Civil del poble he pogut trobar trenta-vuit ferroviaris.



Abdon Coll i Fontanals (paleta).



Francesc Fontanals i Lleó (via i obres), conegut com el Siscu de cala Tona.



Joan Rovirosa i Ballester (guardaagulles) conegut com el Rulit.



Maria Fontanals i Granell (guardabarreres) coneguda com la "xica granella".



Josep Marcillas i Rovirosa (guardaagulles), a la dreta de la imatge. Enmig, el cap de l'estació de Calafell. L'altre home era el guardaagulles del mateix poble (anys 50).



Josep Freixas i Ivern (guardabarreres), a l'esquerra.



Ramon Rovirosa i Ferrer (via i obres i guarda de pas a nivell) conegut com a Ramon Sereno, (esquerra) jugant a cartes amb Pere Freixas.

Vull ressaltar que les persones a què em refereixo en aquest estudi, inclòs a les que menciono el seu nom, la majoria les he conegut personalment. Hi surten aproximadament més de cent persones i, d'aquestes, més d'un 95% les recordo.

L'estudi en general d'aquest treball respecte tan sols al personal ferroviari de la M.Z.A. el podríem situar entre el 1910 i el 1941. S'ha de tenir en compte que la major part d'ells van continuar a la RENFE, a partir de l'any 1941. El que sí que puc dir és que segurament el moment d'auge de ferroviaris a Cubelles va ser als anys trenta.

Treballar en el ferrocarril en l'època en què era explotat per la companyia M.Z.A. i fins la caiguda de la República estava molt ben considerat, ja que permetia disposar d'un sou moderadament alt per a l'època. Aquells anys era tot seguretat, ja que garantia un salari fix, a part d'una sèrie d'avantatges, com ara viatjar amb la família gratis, un servei mèdic de la Companyia amb visita a domicili, que el realitzava el doctor Dachs que residia a Calafell i tenia un recorregut fins al Prat de Llobregat. A la vegada també estaven afiliats a una mútua anomenada l'Associació Ferroviària, que incloïa algunes operacions gratuïtes i l'hospitalització. Tenien el dret de jubilació a partir dels 60 anys d'edat i 25 de servei, a raó de 1/60 dia per cada any treballat, sobre la base del sou màxim dels cinc darrers anys. Tenien ajudes per família nombrosa i les bestretes gratuïtes sense interès a retornar en diverses mensualitats. El ferroviari treballava deu hores diàries.

El moviment ferroviari va ser molt intens al nostre poble, i també en altres municipis per on passava el ferrocarril, i durant molts anys abans de la Guerra Civil.

Tal com he dit abans, la gent buscava seguretat i continuïtat en la feina, sobretot per a les dones, ja que el treball per a elles quasi no existia i poder fer de mestresses de casa amb un salari fix del marit era tota una garantia de matrimoni i d'una millor educació als seus fills. De totes formes, els horribles anys de la Guerra i una postguerra que va durar quasi dues dècades van enderrocar totes les il·lusions de milers de famílies ferroviàries que van veure el canvi i la nacionalització de l'empresa, transformada en la RENFE.

Jo penso que dir que l'empresa RENFE ha anat bé algun cop és una utopia, ja que en seixanta-vuit anys d'existència sempre ha tingut problemes, almenys a Catalunya.

LA INFLUÈNCIA DEMOGRÀFICA DE L'EMIGRACIÓ DELS "HOMES DEL CARRIL" A CUBELLES

Fins a finals de la primera meitat del segle XX, aproximadament entre el 1910 i el 1941, el poble de Cubelles va rebre un gran col·lectiu de persones que havien emigrat de diferents llocs de la península. Aquests són els que en aquella època se'ls anomenava "homes del carril".

Molts d'ells van venir a l'estació de Cubelles com a treballadors de la companyia M.Z.A., amb la seva prolongació fins a Barcelona i França, com a titulars o com a suplents de feines relacionades directament amb les estacions.

A més hi ha un grup de treballadors de via i obres i altres serveis, els quals la majoria eren de fora del poble. Molts d'ells menjaven al poble i ho feien a l'únic lloc on preparaven menjars en aquella època, l'anomenat "Celler". Al treball "Motius i sobrenoms de Cubelles" del G.E.C. Amics del Castell trobem a la pàgina 20 l'apunt referit a CAL SARAGOSSÀ:

"El Josep Joan Marcillas i Badia, nascut a Cubelles al darrer terç del segle XIX i conegut com "el Saragossà" pel seu costum de renegar tot dient "Me cago en Saragossà". Aquest cal era força popular atès que es tractava d'una fonda o celler a on anaven sobretot els ferroviaris (els homes del carril). L'indret, situat a la plaça de la Font, número 2, i que encara conserva l'ús de restaurant, també en aquelles èpoques era conegut com a cal dels Marcillas, fins els 80-90 del segle passat. Actualment, l'any 2009, és el restaurant de la Font."

El meu pare va ser un d'aquests ferroviaris que va venir al nostre poble per a cobrir suplències en els anys finals de la dècada dels 20, i es va casar amb la meua mare l'any 1929, quedant-se a viure a Cubelles. El 1934 va agafar la plaça fixa a Cubelles com a factor.

A Cubelles, des d'abans dels 20, els 30 i fins el final de la Guerra, van arribar a viure fins a trenta-vuit ferroviaris comptats. La major part d'aquesta informació és obtinguda per via oral, i és possible que n'hi hagués algun més malgrat que estigués poc temps al nostre poble.

Deu d'ells es van casar amb dones del poble. Set van venir per a treballar en aquesta zona amb les seves famílies. Vint-i-un havien nascut a Cubelles o almenys ja feia molts anys que residien al poble.

Si agafem com a número de referència d'habitants els anys 30 del segle XX, Cubelles tenia 737 habitants. Suposem que d'aquests trenta-vuit treballadors del carril, vint-i-vuit estiguessin casats i amb fills i deu solters. Tindriem una dada aproximada de vint-i-vuit matrimonis, amb vint-i-vuit famílies, el que representa un total estimat de cinquanta-sis persones, entre homes i dones. Si hi afegim una mitjana d'un fill per matrimoni tindriem aproximadament unes vuitanta persones, que viurien del ferrocarril al nostre poble, sense afegir els solters. Això significaria que un 10% de la població de Cubelles als 30 vivia d'un sector que no tenia res a veure amb l'agricultura local.

Quan parlo d'aquest col·lectiu de gent que d'una manera o d'una altra es van emparentar amb habitants de Cubelles, he de dir que al principi em va semblar poc important, però després, comparant-ho amb les primeres vingudes de gent amb els moviments migratoris del segle XX al nostre poble, em vaig adonar que seria important parlar dels ferroviaris perquè no en quedessin a l'oblit. En realitat, no és que fos una emigració molt elevada, però les sis famílies de les deu que es van casar al poble, i unes altres set que ja van arribar amb les famílies estructurades, en sumen un total de tretze famílies, que serien unes cinquanta persones, un 6% de la població cubellenca total.

De totes formes, dels deu que es van casar amb senyores del poble, només sis es van quedar a viure en la localitat amb les seves famílies. No tots treballaven a l'estació de Cubelles, car alguns ho feien en d'altres poblacions properes. Crec que encara que jo assenyali els anys 30 com a punt més àlgid de la afluència de ferroviaris al nostre poble de Cubelles, de ben segur que en molts altres pobles trobaríem que va succeir el mateix fenomen. Penso que, en la primera dècada del segle XX, la febre de treballar en els ferrocarrils va ser alta en aquesta zona, tant per treballadors temporals com fixos, i això va durar fins el 1915, aproximadament, quan es va acabar la doble via, els ponts i els túnels, a part del pont sobre el riu Foix, que se'l va emportar la riuada del 1913. Això va fer que molts homes de Cubelles treballassin com a temporers en la reconstrucció del pont (no he trobat ressenya alguna que mencioni que treballassin homes de Cubelles a l'esmentat pont, però en aquest cas també em serveix la història oral del meu tiet Florencio Morgades, que havia treballat de temporer en aquesta obra). El meu tiet em va explicar que quaranta-vuit hores després de la riuada ja circulaven els trens amb una estructura provisional. Això passava l'any 1913. Crec que comparant-ho amb les coses que passen actualment, amb tota la maquinària que existeix, sembla impossible que fos cert aquesta reconstrucció tan ràpida del pont. Segurament seria, com hem dit, provisional.

De tota manera, des de poc abans dels anys 20, el personal que ingressava al ferrocarril era per a quedar-s'hi fix, i això és el que va anar succeint fins a arribar a la Guerra Civil, que no va guanyar ningú però sí que va perdre el poble, emportant-se gran quantitat d'il·lusions, que havien posat moltes famílies en el seu futur.

MÀQUINES DE VAPOR QUE CIRCULAVEN A LA NOSTRA ZONA (DÈCADA DELS 30 ALS 50)

**Model de màquina 040 - 2019 RENFE (571).
Se les coneixia per 500 M.Z.A.**

Aquest model de locomotora potser és la que vaig veure més cops passar per davant de l'Estació de Cubelles, on vaig viure llargs anys amb els meus pares. Aquestes

sortien del dipòsit de Vilanova per a realitzar serveis fixos de maniobres a Sant Vicenç, Roda, Valls, Picamoixons, Sant Sadurní, Vilafranca i Tarragona. Aquestes locomotores també van ser utilitzades per a trens de mercaderies de poca velocitat, anomenats rutes, que feien diàriament el recorregut de la línia en les dues direccions, incorporant al seu comboi les diferents unitats que esperaven carregades en les estacions de la seva ruta per a ser traslladades a estacions com Sant Vicenç, i des d'aquesta en trens de llarg recorregut a qualsevol ciutat i país.

A la foto podem veure el model 500 i concretament la matriculada 571, ex M.Z.A. (040-2019 segons Renfe). Va ser construïda a Anglaterra el 1879 per Sharp & Stewart. Aquesta locomotora ja havia pertangut a l'antiga companyia Tarragona-Barcelona-França, que havia comprat 14 unitats d'aquestes, quan va ser adquirida aquesta societat per la M.Z.A. les locomotores van ser tras-

Locomotora 040-2019 *Vilanova*



Any de construcció:	1879
Lloc de fabricació:	Regne Unit
Potència :	835 cv
Velocitat màxima:	50 km/h



Locomotora 500

lladades al dipòsit de Vilanova, segurament a l'any 1898.

Quan l'any 1967 el dipòsit de Vilanova tancà, la gent d'aquesta plaça que tantes històries van viure junts amb el dipòsit i les màquines 500 durant molts anys i vàries generacions de maquinistes aconseguiren quedar-se la 040-2019 per a que es pogués contemplar al Museu del Ferrocarril d'aquesta ciutat.

Màquina model n° 240 F 2244 RENFE (1404). Se les coneixia per 1400 M.Z.A.



Locomotora 1400

La màquina de la foto de la part superior és la mateixa que veiem restaurada i abans de ser reparada, ja quasi abandonada a l'Alcázar de San Juan. La matrícula era el 1404 de M.Z.A. i per la Renfe el n°240 F 2244.

Jo sempre vaig relacionar la 1400 amb els trens de mercaderies. Això no vol dir que no tinguessin un paper gaire important en els trens de passatgers. De la 1440, és la locomotora de la qual he conegut més maquinistes i tots ells portaven trens de mercaderies. Segons els entesos, diuen que aquesta 1400 és la més emblemàtica del dipòsit de Vilanova.

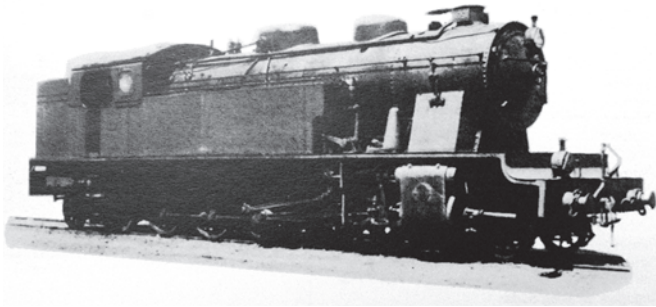
Fent una mica d'història de la 1400, s'inicia la fabricació l'any 1921 i s'arriben a construir 165 locomotores del mateix tipus a la Maquinista Terrestre i Marítima de Barcelona.

Les vint-i-tres primeres van ser destinades al dipòsit de Vilanova amb els números de la 1401 a la 1423 i a l'any 1931 va arribar una remesa de deu més a Vilanova i, segons en J.F. Huguet Prats (Diari de Vilanova del 13 de novembre del 1998), després de la batalla de l'Ebre, amb la retirada de l'exèrcit republicà, van arribar dotze locomotores del tipus 1400 des de Móra d'Ebre a Vilanova, i continua explicant que durant la retirada només va quedar inutilitzada una d'elles, a causa del bombardeig a l'estació de Sant Vicenç.

El servei de les 1400 al parc de Vilanova també era per a passatgers, i va ser considerat un dels millors models que va circular per la xarxa espanyola, amb una potència de 2.052 CV, amb un esforç de tracció de 14.790 kg. i un pes de 142.000 kg.

Màquina model n°242 - 0231 RENFE. Se les coneixia per 1600 "Tender" M.Z.A.

La companyia ferroviària M.Z.A., l'any 1924, provà la primera màquina d'una nova sèrie anomenada 1600 Tender, construïdes a la Maquinista Terrestre i Marítima de



Locomotora 1600

Durant l'any 1924 es va fabricar des de la 1601 a la 1625, l'any 1926 de la 1626 a la 1650 i l'any 1927 de la 1651 a la 1660 (seixanta en total).

Aquestes seixanta màquines arribaren l'any 1941 a la Renfe, on se'ls hi donà la numeració 242-0231 fins al 0290.

El 1942 només en quedaven cinquanta-quatre en servei a Catalunya. En teníem trenta-cinc al dipòsit del Poble Nou i dotze a Girona, que van ser-hi fins a l'arribada de l'electrificació de les línies de Catalunya.

Jo recordo aquestes màquines fent tren que avui anomenem rodalies, però sobretot per ser el primer tren del matí que arribava a Cubelles, el de Picamoixons.

Màquina sèrie 241-2001 RENFE (1701). Se les coneixia per 1700 M.Z.A.

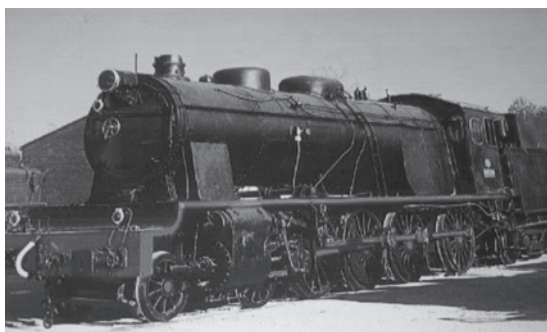
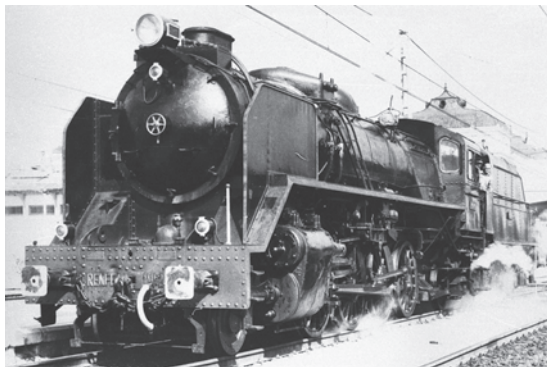
Des de la meua infància fins a la meua joventut que vaig viure a l'Estació de Cubelles (1934-1953) la màquina 1700 sempre va ser la meua preferida. Tenia un xiulet diferent dels altres models i la seva velocitat i elegància em van captivar des de petit.



Locomotora 1700

Aquest model formava part d'un dels més assenyalats tipus de la història del ferrocarril de les línies de la M.Z.A., construïdes entre el 1925 i el 1931, essent el màxim exponent de l'evolució tecnològica de la tracció a vapor de la seva època. Eren molt esveltes i elegants. En total es van fabricar noranta-cinc unitats a la Maquinista Terrestre i Marítima de Barcelona i estaven destinades a arrossegar grans expressos com el Madrid – Sevilla o el Madrid – Barcelona.

Després de la Guerra Civil, i ja amb la Renfe, aquest material va continuar durant varies dècades realitzant els seus serveis per tota



Locomotores 1700

Espanya. L'any 1942 d'aquestes màquines, només n'hi havia vuitanta en servei, distribuïdes per diferents dipòsits de màquines: Madrid Atocha (42), Barcelona Poble Nou (19), Sevilla (14) i Zaragoza Campo Sepulcro (5).

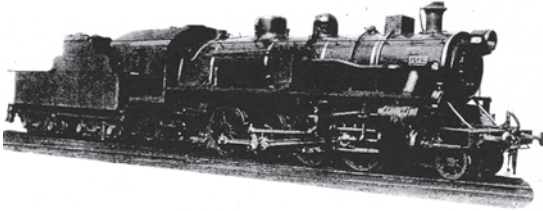
Renfe li va donar una altra numeració: en la primera de les tres fotos podem veure la 1701, que correspon a la 241-2001; a la següent foto, el mateix model ja amb les modificacions, una d'elles són les ales laterals de la part del davant de la màquina; i la tercera foto correspon a la mateixa 1700, nova en sortir de la fàbrica.

Com a curiositat, aquesta és la primera de las fabricades i l'única que es conserva, i es troba sota la gestió del Centre d'Estudis Històrics del Ferrocarril Espanyol.

La màquina de vapor sèrie 4500 (americana) aquí es coneixia com la màquina del valenciano (o del estraperlo) alguns llocs d'espanya se li deia "latriste"

Aquesta és la cinquena màquina que tinc retinguda a la meva memòria. Durant la meva infantesa solament passava dues vegades al dia per Cubelles, anada i tornada, portant el tren express-correus de València a Barcelona, anomenat en l'argot ferroviari "el Valenciano", i més conegut per la gent com el tren de l'estraperlo. Feia el tram final, de Sant Vicenç de Calders a Vilanova amb parada en aquesta vila, i després anava directe fins a Sans.

Es tractava d'una màquina molt peculiar. Jo, de petit, quan pel matí la sentia venir, des de Calafell, treia el cap per la finestra de casa meva, a l'estació de Cubelles, per veure passar aquest tren. Las característiques de la locomotora em feien reviure fantasies com si estigués veient una pel·lícula de l'Oest americà. A més, es donava la circumstància de que cada dia veies a córrer, per la part de dalt dels cotxes de passatgers, a gent carregats amb paquets d'oli i arròs, perseguits per la guàrdia civil. Era una imatge més bé inhumana, ja que aquesta gent es jugava la vida per menjar. Jo, personalment, crec que no era just anomenar-los estraperlistes, ja que aquesta expressió, segons els diccionaris, té un significat molt més ampli i de nivells superiors.



Locomotoras Americanas 141 - 2009

Aquestes màquines, típicament americanes, havien sigut adquirides durant la primera guerra mundial del 1917 al 1918, doncs els fabricants europeus no estaven en condicions de subministrar locomotores degut al conflicte bèl·lic, i, tant la companyia del Norte com la M.Z.A. van escollir l'alternativa americana (Estats Units).

Fa més de tres anys que estava fent recerca d'aquesta locomotora. A la meua ment tenia gravades les característiques d'aquesta màquina, i quan buscava informació sempre explicava detalls de com la recordava, dient:

- a) Que tenien un "caminar" molt especial, semblaven silencioses, callades, però a la vegada, quan les tenies a prop apareixien amb un estrepitós soroll. Això les distingia de la resta de locomotores.
- b) Crida l'atenció els quatre cercols envoltant la caldera, d'un relluent metall daurat (segurament de bronze).
- c) Resultava interessant veure el maqui-

nista assegut, amb el colze fora de la finestreta, imatge que recordava a la dels trens americans que veiem a les pel·lícules.

d) El xiulet era una de les característiques que més la diferenciava de la resta de locomotores del nostre país i d'Europa (en definitiva el seu xiulet era potent).

Hi ha una anècdota del director de l'època de la companyia M.Z.A., anomenat Fèlix Boix, que, segons expliquen, el pertorbava el potent xiulet d'aquesta màquina, quan es trobava en el seu despatx de Madrid, i ordenava als tallers que li reduïssin el seu volum.

El xiulet peculiar d'aquestes locomotores igualment fou posat de manifest pel novel·lista Eduardo Zamacois en la seva coneguda i esplèndida obra d'ambient ferroviari, "Memorias de un vagón de ferrocarril", en la que en un dels seus paràgrafs diu textualment: *En León nos recogía "La Triste", así apodado por el callado de su caminar y las lúgubres inflexiones de sus silbidos. Yo juro que nunca ni antes ni después, he conocido otra locomotora igual. La trajeron de América y era gigantesca y correspondía a la serie llamada cuatro mil quinientos.*

Els desmantellament d'aquestes màquines es va iniciar el 1964 (11 de baixa), el 1965 (7 de baixa) i el 1966 (24 de baixa). El 1968 en quedaven 2 a Sòria. En el mateix any van caure les dues últimes.

La 240-4001 fou portada a Conca per a ser conservada en el museu del ferrocarril. Actualment està a Madrid Delicias.

MATERIAL RODANT I PERSONAL DE DE M.Z.A. ANYS 1856 A 1935

Línies, Material Rodant i Personal

ANY	LÍNIES	MATERIAL RODANT				PERSONAL
	Longitud	Locomotores Vapor	Cotxes	Furgons	Vagons	N. Agents
	km	Unitats	Unitats	Unitats	Unitats	
Font	1	2	3	4	5	8
1856	278					
1857	358	37				
1858	480	107				
1859	537	142				
1860	656	143	242		1.420	
1861	699	151	370		1.585	
1862	803	180	480		2.248	
1863	1.018	216	626		2.431	
1864	1.163					
1865	1.252	297				
1866	1.427					
1867	1.427					
1868	1.427	288	663		3.581	
1869	1.427	288				
1870	1.427	288				
1871	1.427					
1872	1.427					
1873	1.427					
1874	1.427					
1875	1.557	276	663		4.031	
1876	1.571					
1877	1.580					
1878	1.580	272	640		4.415	
1879	1.563					
1880	2.278					
1881	2.416					
1882	2.416					
1883	2.416					
1884	2.483					
1885	2.700					
1886	2.700					
1887	2.700					
1888	2.700					
1889	2.700					
1890	2.700					
1891	2.701					

1892	2.701	389	936	335	7.423	
1893	2.701					
1894	2.701	392	963	340	7.449	
1895	2.956					
1896	2.956					
1897	2.956					14.449
1898	2.956					14.692
1899	3.679	392	963	340	7.449	14.903
1900	3.684	397	1.023	340	7.904	14.232
1901	3.684	397	973	340	7.904	15.730
1902	3.684	548	1.451	577	11.078	15.794
1903	3.684	594	1.415	619	12.488	16.585
1904	3.684	594	1.415	619	12.488	16.648
1905	3.684	594	1.415	619	12.488	17.081
1906	3.684	594	1.415	619	12.488	17.187
1907	3.684	594	1.415	619	12.488	18.879
1908	3.684	614	1.415	669	12.988	19.407
1909	3.698	614	1.415	669	12.988	19.483
1910	3.698	706	1.556	653	12.825	20.443
1911	3.698	706	1.556	653	12.825	20.370
1912	3.698	706	1.556	653	12.825	20.545
1913	3.698	862	1.716	669	17.932	21.785
1914	3.698	861	1.721	631	20.684	23.147
1915	3.698	859	1.724	823	21.131	21.876
1916	3.698	872	1.694	814	21.239	22.174
1917	3.697	879	1.644	856	21.007	22.226
1918	3.697	879	1.621	772	21.322	22.251
1919	3.697	879	1.595	761	21.229	22.424
1920	3.697	894	1.600	761	21.182	25.773
1921	3.697	920	1.659	915	21.675	27.746
1922	3.697	940	1.595	1.185	22.681	29.577
1923	3.697	954	1.598	888	22.738	30.387
1924	3.697	976	1.557	907	23.517	30.943
1925	3.697	1.001	1.707	907	23.825	31.372
1926	3.704	1.035	1.691	1.010	24.139	31.585
1927	3.704	1.079	1.703	1.051	25.565	32.524
1928	3.704	1.096	1.761	1.051	26.779	32.534
1929	3.704	1.106	1.831	1.178	27.800	32.534
1930	3.704	1.120	1.902	1.178	29.393	34.303
1931	3.704	1.129	1.897	1.201	29.972	31.737
1932	3.704	1.129	1.896	1.195	29.914	31.737
1933	3.689	1.129	1.832	1.124	29.076	33.124
1934	3.689	1.129	1.785	1.085	28.591	33.622
1935	3.689	1.129	1.785	1.084	28.486	33.792

ELS PRODUCTES MÉS CORRENTS FACTURATS DES DE L'ESTACIÓ DE CUBELLES

Jo posaria el vi en primer lloc dels productes del camp sortits del nostre poble.

Es facturava amb vagons cubell. Aquests eren tancats com un vagó normal i en el seu interior tenien una o dues tines de fusta, (si era un vagó d'una tina emmagatzemaria entre 10.000 i 12.000 litres de vi). Amb el temps, aquest tipus de transport va ser substituït pels vagons cisterna, metàl·lics, ja que eren més segurs i sobretot més fàcil d'omplir i la seva càrrega era superior als 20.000 litres.

La seguretat era molt important, ja que era molt fàcil robar vi de les tines de fusta. Desprecintaven el tancament i obrien una de les portes, s'amagaven a l'interior del vagó i, amb la porta tancada per dins, manipulaven tot el que fos necessari sense ser vistos. Llavors feien un petit forat que podien taponar després fàcilment i treien uns quans litres omplint unes poques garrafes. A causa d'aquests fets era interessants també que aquests trens portessin la mercaderia directament des de l'embarcament fins el seu destí.

Abans de la Guerra també s'expedia amb vagons plataforma. Aquests es carregaven de bocois de vi i sortien amb tren de mercaderies directament a la ciutat destinatària, on eren descarregats i portats a les bodegues per a ser buidats. El transport des de les estacions es feien normalment amb uns carros anomenats de torn que podien carregar entre un i dos bocois de vi.

El transport amb vagons cubell, a Cubelles, tenia dos majoristes que disposaven d'aquests vagons per al transport. Aquests vagons portaven el seu nom inscrit i la seva adreça en llocs ben visibles. L'expedició d'aquests vagons de vi es realitzava setmanalment durant alguns mesos, segons la collita que hi havia hagut de raïm. Un dels que disposava d'un vagó cubell era Pere Vidal i Solé, conegut pel Coent. Era l'avi patern del nostre president dels Amics del Castell, en Joan Vidal Urpí, qui va ser alcalde de Cubelles entre el 1994 i 1999 i regidor de Cultura entre el 1984 i el 1993. L'altre que disposava de vagó era el Francisco Safons, conegut pel Pan-chito, la filla del qual, Maria Dolors Safons, es va casa amb Josep Maria Batet, alcalde de Cubelles entre el 1960 i el 1973.

A la foto superior podem veure el model de vagó cisterna metàl·lic utilitzat per al transport de vins i altres líquids de la família Safons, utilitzat durant força temps



Cisterna metàl·lica per a transport de vi utilitzada per Francesc Safons Rovirosa.

després de la Guerra, fins que els hi va ser més rendible fer-ho amb camions cisterna, sobretot per la seguretat de la mercaderia.

A la foto de sota, podem veure el tipus de vagó de fusta amb un o dos cubells de vi en el seu interior per el transport de vi. Aquests foren els que durant varis anys va utilitzar la família Vidal i Solé, com també la família de Francisco Safons. Aquests vagons s'utilitzaven abans de la Guerra i després en la postguerra.

Per a carregar aquestes cisternes s'utilitzaven unes bombes de doble acció, que treballaven espirant el líquid des del bocoi i empenyent-lo cap amunt fins a la part superior de la cisterna, per on entraria el líquid. Aquest tipus de bomba portava un braç que al ser mogut cap endavant o cap enrere, accionava els moviments d'aspiració i d'impuls, i el vi circulava per un tub de més de 50 o 70 mm de diàmetre, des del bocoi fins a la bomba i d'aquesta fins a la cisterna. Us puc assegurar que era un treball molt pesat, ja que acabaves amb els braços dolguts. Jo, dels 12 als 14 anys, ho havia fet per ajudar el meu avi, que treballava per al Panchito al molí d'oli però, a més a més, aquest empresari tenia el magatzem de vi i depenia de la temporada per a combinar les dues feines.



Cuba de fusta i vagó de fusta per a transport de vi utilitzades per Pere Vidal Soler i Francesc Safons Rovirosa.

Altres productes que es facturaven des de Cubelles

En vagons tancats, sortien càrregues completes de sacs de garrofes que procedien de la zona de Cunit i de Cubelles.

Un altre dels productes de la terra que abans de la Guerra es facturava eren les patates. Aquestes procedien de finques molt grans o de grans propietaris, com el del Molí de la Palma i de finques properes a Cunit. Des d'aquesta última localitat també es facturaven melons i síndries. Aquests els posaven en un vagó tancat, amb un fons molt considerable de palla per a que quedessin ben subjectes. No sé pas si seria molt rendible, ja que pràcticament no s'aprofitava la superfície del vagó. Devien ser molt ben pagats a Barcelona.

Del meu record a l'Estació de Cubelles, recordo que sortien altres productes per el sistema de facturació amb trens anomenats rutes o missatgers que recollien a cada estació diferents mercaderies i aquestes eren traslladades en poques hores al seu lloc de destinació. També es facturaven en trens de passatgers, sobretot amb els rodalies. Amb els rutes i missatgers sortien caixes de fruita, carxofes, patates, verdures i altres productes segons l'època de l'any. En segons quines èpoques es facturaven diverses plantes aromàtiques o medicinals com la farigola, el romaní i d'altres. Facturacions curioses eren pedres de la mida d'un puny d'un nen petit recollides a la desembocadura del riu Foix, i que una empresa de pirotècnia de la capital les utilitzava per a les anomenades pedres foguera venudes a les berbenes barceloneses. S'expedien en sacs que pesarien entre 20 i 25 quilos com a màxim.

Durant quasi una dècada a la platja, des del Torrent de Santa Maria fins la Platja Llarga de Vilanova, podíem contemplar una flota de petites embarcacions que provenien de Castelldefels i Barcelona. La gent d'aquestes barques es dedicaven a la recollida per sistema d'arrossegament de cloïsses i altres varietats, com les rosellones. Això de cop es va acabar. Segons van dir s'havia prohibit el procediment d'arrossegament. El cas es que ho van deixar perquè s'havia esgotat i crec que mai més s'ha recuperat aquesta fauna marina. En front d'aquestes platges, aquests pescadors, des de primeres hores de la tarda fins a últimes hores de la tarda, portaven la seva pesca amb sacs per a ser facturats cap a Barcelona.

El sistema de facturació de llet, amb trens de passatgers, fossin correu o rodalies, des de la nostre vila es realitzava a primeres hores del matí i diàriament sortien moltes lleteres que procedien del Molí l'Estaper, Molí l'Antón, del mas d'en Pedro -de la família Marse-, de cal Granell, cal Xicarró i també de Cunit. El trasllat a l'Estació es realitzava amb carros de mà o amb tartanes. Les tartanes eren les que venien des de Cunit.

Cubelles durant molts anys va ser un poble amb molts ramats de cabres i ovelles, i això feia que també es facturessin xais. Per a enviar-los s'utilitzaven grans cistells ovalats amb dues nanses laterals per a poder traslladar-los, amb una tela metàl·lica a la part superior. Cadascun portava de dos a tres xais, segons el seu pes.

A l'Estació de Cubelles, ja en la postguerra, va haver molt trànsit de vagons plataforma. Aquests es podien carregar com una caixa de camió, o sigui protegits pels seus quatre costats amb baranes de més metro i mig, el que permetia carregar-los fins a aquesta altura o més segons el tipus de material que fos. El trànsit més elevat va ser quan diàriament es carregava fins a quinze vagons de grava extreta de la desembocadura del riu Foix per a la construcció. Es dona la circumstància que en aquelles mateixes plataformes també s'hi carregava fem com a adob per l'agricultura.

En definitiva, recordo el moll de càrrega i descàrrega en ple apogeu amb tota la via del costat del magatzem plena de vagons, uns carregant vi, altres descarregant alfals o fems, carregant garrofes o omplint plataformes de grava que era transportada des de la Riera amb carros de trabuc que arribaven des de la platja en caravanes d'entre deu i quinze d'aquests carros. En el moll hi havia cops que podies comptar de quinze a vint-i-cinc vagons estacionats. El magatzem, el moll, les vies i la bàscula, tot ell era situat on avui es troba el pàrking per a cotxes.

Una mica d'història del que es produïa al camp al terme municipal de Cubelles segons el que ens diu el "Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de ultramar, Tomo VII de Madrid - 1850".

Ens diu que a Cubelles es produïen *"cereals, llegums, fruites, vi, oli i hortalisses; cria de ramaderia bovina i ovina; caça de perdius, conills i llebres; d'indústria té sis*

molins de farina; i en els turons estan poblats de sureres, pins, garrofers, oliveres i vinyes”.

Tot això em va fer pensar que quan es va projectar el ferrocarril es va tenir en compte el que produïa un poble com Cubelles, que segons el mateix diccionari en l'any 1850 tenia una població de 733 persones, les mateixes pràcticament que 80 anys després, el 1930, amb 743 habitants.

Llegint la Memòria Descriptiva del Ferrocarril Barcelona a Cubelles, anomenats segons la memòria com a Ferrocarril Directe a Tarragona, de data 1874, vuit anys abans de la inauguració del ferrocarril al nostre poble, m'hi trobo al capítol VI, que al seu títol diu textualment: *“no hi ha dret per a oposar-se amb fonament a la concessió del camí que es projecta”.*

En un dels paràgrafs es pregunta: *“Hi ha dret a destruir una comarca? I no és segura i ràpida la més completa ruïna de Vilanova i la Geltrú, Cubelles, Sitges, Ribes, Castelldefels, Gavà, Viladecans i el Prat, si han de continuar privades dels avantatges del nostre ferrocarril, esperen millorar la seva agricultura, indústria i comerç, suposat que, com hem provat, les carreteres no són avui ja suficients per a fer front a la indispensable competència, com al introduir-se a aquelles al seu temps van ser els camins de ferradura?”.*

Després d'haver llegit en aquest Diccionari i comprovar els productes que es produïen en el nostre poble en aquells temps, i després d'haver-me llegit les memòries descriptives del ferrocarril, vaig veure que Cubelles estava considerat important per al desenvolupament de la comarca i que podia contribuir-hi com un altre poble, el que em produeix una gran satisfacció.

ELS 100 ANYS DEL FERROCARRIL A CUBELLES

El centenari de l'arribada del ferrocarril a la ciutat de Vilanova el 21 d'octubre de l'any 1881 es va celebrar el 29 de desembre de 1981 amb una rèplica del primer tren que va fer el recorregut a la primera línia peninsular, Barcelona – Marató, el 18 d'octubre de 1848.



Tren del centenari

També es va aprofitar el tren per a celebrar-ho a Cubelles, car pocs mesos després teníem el centenari al nostre poble, ja que l'arribada havia estat el 16 d'abril de l'any 1882. Per tant, només mancaven tres mesos i mig per al 16 d'abril de 1982.

L'Estació de Cubelles es va guarnir per aquest acte, estant el tren aparcant a la nostra estació durant força temps i podent recrear-nos amb ell. Mentrestant, la gent anava abillada amb els vestits de l'època i passejaven per les andanes abans de pujar al tren que els portaria fins a Vilanova per a la celebració dels actes de commemoració dels 100 anys de l'arribada del ferrocarril a Vilanova i la Geltrú.

La notícia del centenari, segons La Vanguardia

A la Vanguardia del 31 de gener de 1982, el senyor Manuel Maristany va escriure un emotiu article amb el títol **LA FASCINACIÓ DEL TREN DE VAPOR.**

L'esmentada ressenya periodística, que fa referència al Tren del Centenari, és un homenatge a la celebració dels 100 anys de l'arribada del ferrocarril a Vilanova i la Geltrú, el 29 de desembre de 1881, que a la vagada s'aprofita per celebrar-la a Cubelles, de la qual el periodista en fa una bona ressenya. Jo em limitaré a transcriure la part de l'article on fa referència al pas del tren per les diverses poblacions en el seu recorregut entre Tarragona i Vilanova:

“El paso del pequeño y anacrónico Tren del Centenario por las estaciones y pueblos del recorrido fue una fuente constate de sorpresa y pasmo sin límites. La gente lo miraba atónita, se frotaba los ojos y volvía a mirar, pensando que estaba bajo los efectos de una pesadilla que los sumergía sin remedio en el túnel del tiempo, pero

la "Mataró" como estas chicas guapas que fingen no enterarse de la expectación que despierta su taconeo, proseguía muy ufana y marchosa, moviendo velozmente sus bielas y excéntricas.

EN SAN VICENTE DE CALDERS. Se detuvo media hora a "hacer tiempo" y dejar pasar un par de trenes de mercancías. El jefe de estación y todos los agentes se congregaron a su alrededor y le prodigaron la clase de miramientos y atenciones que se dispensa usualmente a las reinas de un concurso de belleza, mientras los ingenieros-fogoneros paleaban carbón, sacaban brillo a los metales y engrasaban las bielas con la tradicional aceitera.

EN CUBELLES. El pequeño tren fue desviado a una vía secundaria para que pudieran subir los invitados de honor ataviados a la usanza decimonónica. Y en este intervalo fue sucesivamente rebasado por dos expresos, "el Shangai" i "el Sevillano", que venían lanzados a toda velocidad desde la bruñida perspectiva de los raíles haciendo temblar la tierra. Una vez repuestos de la sorpresa, los maquinistas de ambos trenes hicieron rugir sonoramente a sus verdosas locomotoras en señal de respeto y acatamiento, contestando la "Mataró" con su asmático silbato que apenas se oyó en el fragor de cataclismo que siempre produce un pesado Express lanzado a 120 kilómetros por hora.



El tren del centenari i una unitat de tren elèctric a l'estació de Cubelles, el 29 de desembre de 1981.

Contrariamente la máquina del "Talgo" de Madrid, que venía en dirección contraria y lo vio mucho antes, se agarró al pito, como un loco y no lo soltó hasta que hubo rebasado la estación lo menos medio kilómetro, dejando medio sordos a los invitados. Reconfortada por semejantes muestras de simpatías, la "Mataró" reprendió la marcha, una marcha increíblemente rauda i silenciosa. Parecía se deslizaba por las vías sin esfuerzo. Dejando en el aire ligeramente húmedo de la mañana invernal la rúbrica de su penacho de humo blanco.

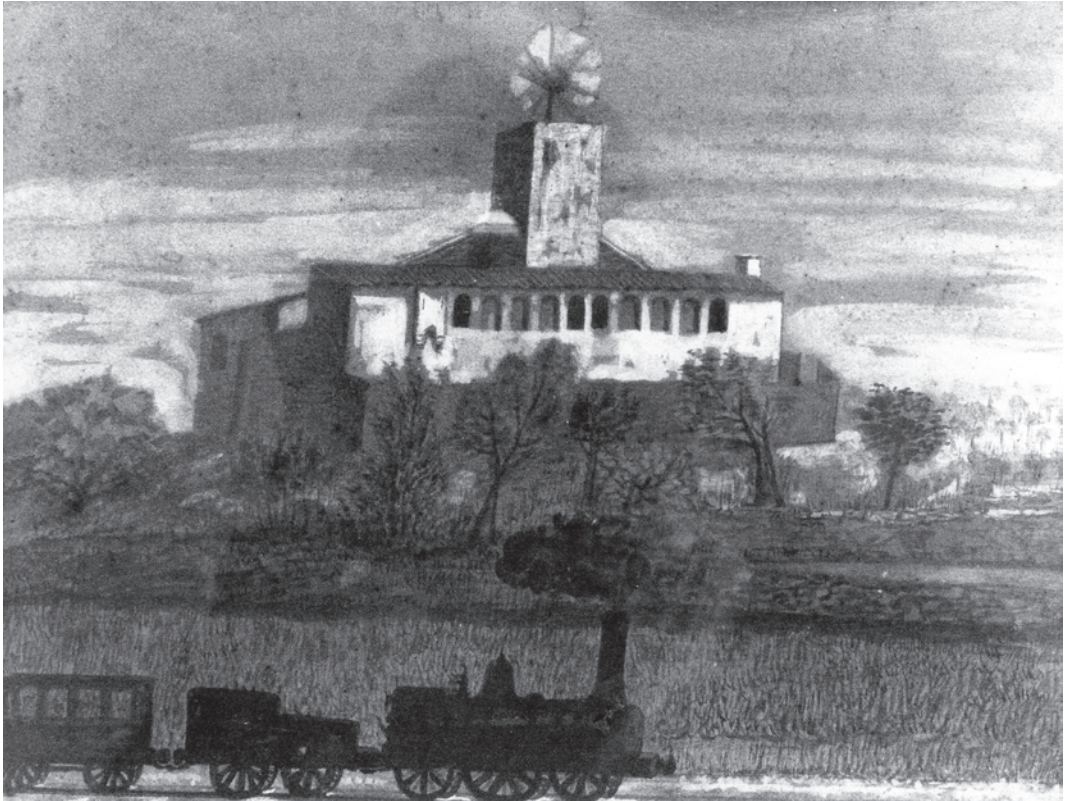
EN VILANOVA. A las doce en punto entre el estallido de los morteretes, los aplausos del público y las briosas notas de un pasacalle fue sencillamente apoteósica y superó todo lo imaginable espectáculo era de los que hacen reflexionar.

Estoy por creer que la llegada del TGV.(Tren de Gran Velocidad, puestos recientemente en funcionamiento en Francia), o incluso el aterrizaje de una cápsula espacial, habría provocado mayor entusiasmo, simpatía y curiosidad que la que despertó la arribada de esta pequeña locomotora y sus pintorescos carruajes. Yo no creo que cualquier tiempo pasado fue mejor, pero sí que el personal, la humanidad en general está saturada de ingenios sofisticados, computadoras electrónicas y cohetes interplanetarios y lo que verdaderamente desea es un retorno a la sencillez original ¿Y qué más sencillo y primario que una locomotora de vapor? El fuego que arde en sus entrañas calienta agua y la transforma en vapor que pasa a los cilindros em-



Els viatgers del tren del centenari a l'andana de l'estació de Cubelles, el 29 de desembre de 1981.

pujando los pistones que, a su vez accionan las bielas que hacen dar vueltas a las ruedas”.



Dibuix del mas de l'Escarré en els primers temps del ferrocarril.

Pintura dels primers anys del pas del tren per les nostres terres, a la dècada dels 80 del segle XIX, al seu pas pel Prat del Mas de l'Escarré (actualment el Prat de Vilanova).

Aquesta masia es troba situada a un quilòmetre aproximadament de l'Estació de Cubelles. Llavors aquesta casa pairal es trobava dins els límits de la Parròquia de Cubelles, però administrativament pertanyia al terme municipal de Vilanova.

El tren que veiem a la pintura és més semblant al primer tren de la línia Barcelona – Marató. En canvi, els trens que es van fer servir per a la inauguració de la línia Barcelona – Vilanova – Cubelles eren màquines de vapor anomenades *carolines*, amb els vagons de passatgers amb *quatre eixos i vuit rodes*, i van ser els primers a Europa. Tant les màquines com els cotxes eren provinents dels Estats Units. Aquestes diferències em provoquen dubtes raonables sobre el dibuix del tren, i crec que és més aviat degut a la imaginació de l'autor.

ALGUNS ACCIDENTS SUCCEÏTS A PROP DE L'ESTACIÓ DE CUBELLES

Quasi tots els accidents que explico van ser recollits en el seu dia per la premsa de Barcelona. Algun el vaig tenir ocasió de conèixer amb tot detall, ja que va passar quan jo vivia a l'Estació de Cubelles.

El 14 de juliol de 1885. Epidèmia de còlera

“L'excel·lentíssim senyor governador de la província disposa, que essent Cubelles i Santa Margarida dels Monjos, límits de la província de Barcelona; seran reconeguts i fumigats tots els viatgers procedents de Tarragona, el mateix que tot gènere de mercaderies i si es presenta algun passatger amb símptomes de malaltia sospitosa, sigui sotmès a observació en un edifici a tal efecte”. El dia 13 ja es comunicava que a l'Estació de Cubelles s'instal·lava un servei facultatiu per al reconeixement i desinfecció de viatgers i equipatges.

El 21 de juliol de 1890, segons el Diari de Vilanova i la Geltrú

“Ahir un guàrdia de vies, havia vist entre les estacions de Cubelles i Calafell i en terme de Cunit, a un home estès a la línia amb varies ferides. Es van avisar les autoritats d'aquestes poblacions, trobant-lo amb estat greu”.

Segons versió que es donava del fet, el suposat individu era un fabricant de Terrassa, que havia sortit de Barcelona feia uns dos dies, en l'exprés de Valencia i que va ser robat i tirat a la via per altres individus, que ocupaven el mateix compartiment, i continua que segons una altra versió amb més fonaments era l'individu qui es va llançar per la finestreta després de disparar-se dos trets de revòlver.

L'1 d'octubre de 1913. Riuada del Riu Foix

L'any 1913 es va produir una forta riuada al Riu Foix i es va emportar el pont del ferrocarril, el que va motivar deixar la línia M.Z.A. sense servei, segons sembla durant 48 hores. Passat aquest temps, ja estaven fent proves de càrregues sobre un

pont provisional i en dies següents ja circulaven trens amb precaució mentre s'anava construint el pont nou.

Suposo que el pont ja es va fer tal com el vaig conèixer, el metàl·lic, i aquest va estar fins el 1950 que es va desmantellar per a construir un de nou que dura fins a l'actualitat. L'any 50 també van contractar personal del poble per a les obres. És el cas del pare i un germà de l'Antonio Villalta i Guzmán, que van ser contractats per l'empresa de la Maquinista Terrestre i Marítima de Barcelona.

Segons comunicat de la M.Z.A., el 1913, deia que a conseqüència de les destrosses causades pels temporals i les inundacions van quedar ahir incomunicades en aquesta regió la majoria de línies fèrries i en la majoria del servei dificultades, veient-se afectades pel temporals les comunicacions telegràfiques i telefòniques, per moltes avaries.

L'exprés de Madrid i el correu de València que van sortir el dilluns per la nit de Barcelona, van quedar aturats a Vilanova i aquests van tornar amb un tren especial a Barcelona, que arribaria a les quatre de la matinada, i el mateix va passar amb aquells que venien de França, Madrid i València que no van arribar per culpa de que les línies estaven tallades pels desperfectes al pont de Cubelles.

El 16 de juny de 1932, una bomba a la via

Es podia llegir a la premsa que l'explosió d'una bomba va ocasionar desperfectes a la via entre Cubelles i Vilanova, però el servei de trens no va patir interrupcions.

El 13 de gener de 1953. Xoc de dos trens de mercaderies a Cubelles

Aquest accident va tenir una certa rellevància, però més periodístic que altra cosa. Va ser un xoc de trens de mercaderies que portava porcs. Això passava al 1953, quan jo encara vivia a l'estació. En notes de la regió, a la Vanguardia, publicava: Xoc de mercaderies a l'Estació de Cubelles.

"A les 5 de la matinada, al km. 631, a la sortida de l'estació de Cubelles, direcció a Tarragona, el tren ascendent de càrrega H.M. 12-3 que feia el trajecte Portbou - Tortosa, va xocar amb el tren descendent, també de càrrega, F.G. 26-7, que feia el trajecte Valencia - Portbou, i aquest portava un carregament de porcs.

A conseqüència del descarrilament van quedar els vagons materialment destrossats, morint 52 porcs i aconseguint-ne escapar els 10 restants, que van viure en llibertat en aquells paratges fins que unes hores més tard van poder ser recuperats.

Va resultar ferit el fogoner del primer tren, Cirilo Cilleruelo, veí de Barcelona amb residència a Poble Nou, el qual va ser assistit pel metge de Cubelles i de seguida traslladat a una clínica de Barcelona".

Consultant amb gent com jo, que recorden l'accident, m'han explicat que dos pagesos del nostre poble, amb la fusta que va quedar per terra com a resultat del xoc, es van poder arreglar els seus carros.

El 26 de gener de 1953. Descarrila l'express de Madrid a Barcelona

Un altre accident va ser un descarrilament del tren exprés de Madrid a Barcelona a poc més de 2 km. de l'Estació de Cubelles i més a prop de la població de Cunit. Va ser el dia 26 de gener, concretament al Prat de Cubelles. Jo vaig ser-hi per veure-ho amb el meu pare i em va impressionar molt veure la meva màquina preferida de la infància descarrilada i fora de la via, indefensa com si fos un munt de ferros amb els seus vagons de 1ª i cotxes llits, tots ells fora de la via.

El cas és que no hi va haver cap víctima, només algun ferit de poca consideració. Es va donar la circumstància que el tren portava una marxa moderada ja que sent una zona en línia recta i plana solien córrer més.

El 5 d'agost de 1980. Un tren tramvia xoca amb un tren de mercaderies

L'accident es va produir a les 9.35h., a l'arribar el tren-tramvia nº2854 al de mercaderies nº7838 en el km.634100 de la via fèrria Barcelona - Tarragona, on el segon comboi estava aturat, segons nota oficial.

Com a conseqüència de la col·lisió va resultar mort el conductor del tren-tramvia Emilio Sopena, de la base ferroviària de Sant Andreu-Comtal, resultant ferits també quinze passatgers, que va ser atesos a l'Hospital de Vilanova.

El lloc de l'accident el coneixem com les Roques de Santa Llúcia, on és ara el Restaurant la Cucanya, lloc amb un revolt molt pronunciat entre un gran tall de roques.

El servei ferroviari va quedar interromput fins a la tarda del mateix diumenge.

El 12 d'agost de 1980. La premsa assenyalava que hi havia massa accidents ferroviaris

En aquesta nota se senyala a varis accidents passats en els últims dos anys a la xarxa ferroviària espanyola, 18 accidents amb un balanç de 43 morts. A la mateixa nota es recorda l'accident del diumenge anterior entre Cubelles i Vilanova.

Del 1933 al 1953, els anys que vaig viure a l'estació de Cubelles

Durant els anys que vaig viure a l'Estació amb els meus pares vaig poder veure algun descarrilament, però sempre van ser de poca importància. Podia tractar-se d'un o dos vagons sortits de la via, fent maniobres per les vies no generals. Aquest

tipus d'accidents mai no implicaven possibles retards en els trens que durant el succeït circuessin per Cubelles. El que podia ser més complicat eren aquells de mercaderies que no tenien parada a Cubelles. Aquests solien córrer bastant i feien poques parades. Per exemple, anaven de Tarragona a Sant Vicenç i de Sant Vicenç a Barcelona. Un tren d'aquests potser portava un vagó sense càrrega amb un eix descarrilat (o sigui amb les dues rodes fora de la via, una per dins i l'altre per fora) i a vegades el tren recorria molts quilòmetres sense que ningú se n'adonés, ni el conductor de cap de tren, ni el de la cua de tren, com tampoc el maquinista ni el fogoner. Si això passava de dia era possible que ho veiessin per la gran aixecada de pols que produïa per l'arrossegament de les rodes. Si passava de nit era difícil de ser vist, a no ser que amb la fricció es produís un incendi al vagó. Si això era observat en passar per l'Estació de Cubelles l'únic que es podia fer, cas de que ningú del personal del comboi estigués mirant els senyals que es feien des de l'Estació, era avisar una estació propera, per exemple la de Calafell, per a que atuessin el tren posant els senyals en vermell. Això sempre que no es produís el descarrilament abans d'arribar a l'estació.

Aquest tipus de vagons, si sortien de la via, eren molt perillosos, ja que al passar per davant de les estacions tot el que arrossegaven les rodes era expulsat amb molta velocitat, com si fos la metralla d'una bomba. Recordo un cop que vàries pedres es van projectar a les parets de l'Estació trencant vidres i malmetent les andanes. Aquell tren va poder ser aturat abans de descarrilar.

Després de la Guerra, a la major part del material ferroviari no se li havia fet manteniment i tampoc hi havia hagut entrada de material nou.

Ara bé, per senzill que fos l'accident, al treballador responsable li obrien un expedient. Recordo que el meu pare, per uns vagons que un tren portava descarrilats abans d'entrar a les andanes de l'Estació, el van citar a declarar a un judici que es va celebrar per aquest cas. En els primers anys de la postguerra, aquests tipus de judicis eren normals. Les penes més benèvols eren deixar sense sou el treballador, cosa molt injusta pels baixos sous que cobraven. A més a més, sempre hi havia la por a que ho tractessin com un sabotatge. Durant els primers anys tot era portat militarment. El ferroviari havia perdut els drets d'abans de la Guerra. De fet, era el principi de la Renfe i quedava enrere la M.Z.A., on cada treballador s'hagués jugat la vida per defensar la Companyia com a cosa pròpia.

ALGUNES PETITES HISTÒRIES I FETS REALS DELS HOMES DEL CARRIL

Dos casos de compliment del deure

En primer lloc explicaré dos casos relacionats am el treball de dues d'aquestes persones.



Rafael Ibáñez amb la seva primera esposa i els seus fills, Rafael i Paco, a l'estació de Garraf, als anys 30.

Ja quasi a les acaballes de la dictadura de Primo de Rivera i finals de la dècada dels anys 20 del segle passat, aquest senyor, que era el president del govern espanyol, va pujar a un exprés que sortia de Barcelona en direcció Madrid. Va accedir al tren a l'Estació de Saragossa amb tots els seus acompanyants i escortes. Tots ells portaven el seu corresponent bitllet o autorització, menys el dictador, el general Primo de Rivera. El revisor del tren li va demanar el bitllet i, en no tenir-lo, li va dir que li faria un bitllet doble fins a Madrid. Els seus escortes de seguida es van encarar amb el revisor preguntant-li si sabia de qui es tractava i què estava fent, al que ell va contestar que sí, i que ell complia amb el seu deure. En voler un militar alçar la veu, el general va interrompre dient que paguessin el bitllet doble ja que el revisor complia amb la seva obligació. Un cop arribat a Madrid, el revisor va ser demanat pel general, que el va felicitar per la seva lleialtat i pel seu compliment del deure.

Aquest era el Ricard Marfany, revisor de tren casat amb una cubellenca, l'Angelita Romeu de cal *Tiana*.

Un altre cas de compliment del deure el va donar el cap de l'Estació de Cubelles en els primers anys de la postguerra quan va ser requerit per les autoritats locals, per cert de males maneres (segons em van explicar els meus pares que llavors vivien sobre l'Estació). La qüestió era que volien conèixer tots els noms de la gent del poble que havien agafat el tren el 21 de gener de 1940, primer aniversari del dia que havien entrat les forces nacionals a Cubelles.

El senyor Rafael Ibáñez, fent valer la seva autoritat com a cap d'estació, els va convidar que marxessin i els va dir que ell no diria res en absolut ja que no tenia cap obligació de conèixer les persones que compren un bitllet de tren. Veient que insistien, se'n va anar al pis i es va posar la roba de militar ferroviari, invitant-los novament que marxessin, i aquest cop ho va aconseguir.

Però això no va acabar aquí, ja que poc temps després el senyor Ibáñez va ser enviat de l'Estació de Cubelles al Passeig de Gràcia per a treballar allà. Tot hi que era una estació de primer ordre, el senyor Ibáñez per la seva edat ja estava satisfet de viure en el poble de la seva segona esposa i on els seus fills ja estaven arrellats.

Jo sóc nascut del 1930 i vaig viure a l'Estació de Cubelles amb els meus pares des de l'edat de quatre anys fins als vint-i-tres. Hi vaig conèixer tota la gent que només en aquest treball. Alguns més que d'altres, però prou per a poder dir que estaven fets d'una altra pasta, ja que almenys el deure i la responsabilitat eren sagrats per a ells.

En els paràgrafs anteriors he exposat el bon comportament en el compliment del deure de dues persones entranyables. De ben segur, però, que trobaríem actes dignes de mencionar dins de cada especialitat de la llista de ferroviaris que jo vaig conèixer durant la meua infància, adolescència i joventut i fins i tot de gran, quan ja estava desvinculat de l'Estació. Crec que podria allargar-me molt parlant de les actuacions d'aquesta gent que vaig conèixer, uns cops d'haver escoltat explicar-les als grans i d'altres escoltades directament d'aquesta mateixa persona.

Però no voldria acabar sense explicar algunes d'aquestes històries que alguns cops fan també especial un personatge fora del seu lloc de treball habitual.

Dues del Ramon Ferrer (Pufarré)

Un dia, a mitjans del segle XX, un senyor anomenat Àlvar Tubau, avi de l'historiador vilanoví Albert Tubau García, em va preguntar si sabia qui era la persona que més llegia del meu poble i jo em vaig quedar parat davant d'una pregunta tan estranya. Però com que coneixia bé la persona que em feia la pregunta, un bromista de la famosa Grècia Groga de Vilanova, m'ho vaig prendre com una broma. A continuació, però, em va explicar que cada nit en passar pel pas a nivell amb barres de la Rambla Principal de Vilanova deixava un llibre per a llegir i el dia següent

pel matí li tornaven. El de la lectura era el Ramon Ferrer. Llavors, un dia, el Tubau li va fer la prova de posar-li llibres més llargs i ell seguia tornant-los al matí següent, a la qual cosa el Tubau li va preguntar com llegia tan ràpid. El Ramon, que alguns cops tenia sortides enginyoses, li va respondre que llegia pàgina sí pagina no i així acabava a la mateixa hora que amb un llibre curt.

Una altra anècdota del tal Ramon va succeir un matí calorós del mes d'agost, concretament el dia 15, Festa Major de Cubelles. Ell estava plantant tomaqueres, que a les seves mans i amb el sol que feia a les dotze del migdia feia que se li quedessin músties. Pel camí dels Horts venia l'Eduard Granell, ja bromista de sí, i li va preguntar què plantava, tot fent broma, al que el Ramon sense pujar el cap li va contestar molt ràpid: *"planto plantas tropicales, muchacho!"*, repetint-ho dos cops més. Qui va veure aquesta paròdia va dir després que abans que l'Eduard acabés el Ramon ja estava contestant, donant la sensació que, coneixent a l'Eduard, ja va pensar el tipus de broma que li anava a fer.

Dues del Ricard Marfany

Voldria explicar, també, un parell d'anècdotes d'una altra persona del ferrocarril. Una li va passar a Cubelles i l'altra, a Barcelona. Me les va explicar personalment uns mesos que les nostres famílies vivíem al mateix habitatge.



Ricard Marfany (el més veterà de la colla) ballant sardanes al jardí del Cafè Armengol.

En acabar la Guerra Civil, els anys 1940-41, el senyor Ricard Marfany es va fer construir un dels primers xalets de Cubelles al Passeig Bardají. En cobrir el sostre del nou habitatge hi havia el costum de col·locar la bandera en el més alt de l'edifici i llavors el propietari acostumava a obsequiar amb un refrigeri per a tots els paletes i manobres de la recent construcció.

El propietari va col·locar la bandera del seu país, Andorra, que té una certa semblança amb la bandera republicana que havia estat eliminada pel nou règim vencedor a la Guerra Civil.

Les autoritats de torn van denunciar que havien posat una bandera semblant a la republicana. Fins i tot, un alt càrrec polític del poble assegurà que havien posat la bandera republicana al revés expressament.

El senyor Ricard va anar a Barcelona a l'ambaixada francesa i el van autoritzar que posés aquesta bandera, ja que era de nacionalitat andorrana.

La segona història que explico també me la va explicar aquest Ricard. El cas li va succeir veient un partit del FC Barcelona al camp de les Corts en un d'aquells moments en què l'eufòria o l'enuig, de vegades, van seguits. Es veu que es va aixecar alçant la veu i fent-ho en català i dos policies de paísà el van amonestar. Ell no va cedir en replicar en català, cosa que no van voler aguantar i se'l van emportar a comissaria. En arribar allà i ser portat al davant del comissari, aquest en veure'l es va posar a riure i va preguntar-li què havia fet ara. Els dos policies es van quedar muts al veure l'amistat d'aquell senyor i el comissari ja que aquest, a més, els va recordar que aquest senyor parlava l'idioma del seu país. Jo no em podia imaginar la cara de tontos que se'ls hi devia quedar als policies.

El cas és que el tal comissari i ell havien coincidit molts cops en el servei a l'express de Madrid, un com a revisor i l'altre com a policia. Això suposava un viatge de deu a vint hores com a mínim i això representava moltes hores de convivència que, es vulgui o no, és motiu d'agafar certa amistat.

El Ciscu de cala Tona

Parlant de personatges que vaig conèixer, en recordo un que era molt amic de la nostra família. Sempre em feia un crit quan passava par darrere de l'Estació. Ell era el Ciscu Fontanals (o més conegut pel *Ciscu de cala Tona*). Recordo d'ell una d'aquelles ocurrències que mai se m'ha oblidat i sempre em va fer molta gràcia, sobretot quan el meu pare m'ho explicava. El tal Ciscu, que vivia al carrer Nou, tenia el costum de bon de matí, amb un pic, d'estellar llenya per al foc de casa seva. Ho feia sobre les anomenades travesses de fusta que s'utilitzaven per les vies del tren, que quan eren canviades per velles, o cremades, eren recuperades pels empleats per a poder-les posar al seus focs. Abans però calia reduir-les a trossos més petits.

Ell feia aquesta tasca de bon matí, ja que després s'havia d'incorporar al seu lloc de feina habitual. El soroll que feia al carrer no molestava els veïns pagesos, per-



Francesc Fontanals, "Siscu de cala Tona".

Com que el recordo de veure'l cada dia agafant el tren del vespre per anar a treballar a les barreres del pas a nivell de la Rambla Principal de Vilanova, tot plegat feia que sempre l'escoltés. Per això he volgut afegir-hi una història més que el meu amic Pere Urgellès em va explicar quan li vaig dir que al treball sobre el ferrocarril hi tenia un apartat que explicava alguna història de personatges que hi havien treballat. Llavors ell m'apuntà aquesta anècdota que jo recordava. De fet, les persones a qui els hi va passar encara viuen a Mas Trader.

Resulta que un matrimoni de Barcelona que en aquella època venien cada cap de setmana a passar-lo al nostre poble, en transitar pel carrer dels Horts hagueren de passar per davant de la casa o de l'horta del Ramon. Després de saludar-lo, li preguntaren com li anava la feina, on ell contestà: "*Mireu, salvant vides*". Això va durar moltes setmanes, i sempre contestava de la mateixa manera. Fins que un dia al senyor de Barcelona se li pujà la mosca al nas i li va preguntar què volia dir amb això de "salvar vides". El Ramon li va dir que a ell li preguntaven com anava la feina i ell els contestava amb el que feia. El de Barcelona ja quasi empenyat li va dir que llavors què era el que feia i ell va contestar que baixava i pujava les barreres del

què aquests també es llevaven molt d'hora. Ara bé, els veïns estiuejants que venien a passar els tres mesos d'estiu se sentien molestos per aquell soroll de tallar llenya de l'amic Siscu. Un dia li van fer saber les seves queixes i ell va parar. Però un d'aquells dies en què la gent d'estiueig celebren una d'aquelles festes pròpies de l'estiu fins altes hores de la nit, ell es va llevar i va anar de dret a casa dels barcelonins, tot dient-li a la mestressa de la casa: "*Senyora Ramona, demà al matí toquen estelles*".

Dues més del Ramon Ferrer (Pufarré)

Als anys de la meua joventut, a Cubelles hi teníem més d'un de personatges per a poder escriure un llibre. Bé, crec que cada poble ha de tenir tipus bromistes, divertits i molt especials, però jo, al Ramon Ferrer, possiblement li recordo més la seves ocurrencies escoltades explicar moltes vegades i repetides per la gent gran.

pas nivell de la Rambla Principal de Vilanova per tal que la gent no prengués mal. Tot plegat, salvava vides.

Aquesta altra història l'explicà l'Antonet del Cafè de Baix al Xavier Coll. Resulta que el cafeter i la seva dona, la Rosari, estaven asseguts a un banc de la estació esperant el tren per a anar a Barcelona, quan va arribar el Ramon amb el seu cistell, que no era el clàssic dels ferroviaris, ja que jo recordo que portava un cistell més aviat per anar a fer rovellons que no pas per a anar al treball.

Ell va seure al costat del matrimoni, tot separant un tovalló que no deixava veure el que duia dins del cistell, on portava un ràdio-cassette. De fet, feia poc que es coneixen aquest aparells. Aleshores va i li diu: "Mira Antonet, ara em sentiràs cantar". Quan encara no portava uns segons en marxa l'aparell, ja li estava preguntant què li semblava la seva veu. L'Antonet li deia: "*Home, mira, està força bé*", per no dir-li una altra cosa. Això va durar uns quants minuts i l'Antonet cada vegada li contestava: "*Mira, home,...*", fins que per darrera el banc esmentat, on hi havia una finestra, va aparèixer el cap de l'estació, anomenat Blanc, tot preguntant qui carai cantava tan malament i dient que valia més que callés o faria ploure. Tot d'una el Ramon es posà dret de cop i, dirigint-se al cap de la estació, el tractà d'ignorant, dient-li que no sabia res del bon cant. El cap d'estació, que el coneixia molt bé, li demanà disculpes, tot dient-li que no sabia que cantés. Tot plegat, la gent que estaven presents no sabien com aguantar-se al riure. Jo, que vaig conèixer l'Antonet, penso que explicat per ell havia de ser el doble de divertit.

ELS COLL, UNA FAMÍLIA CENTENÀRIA DE FERROVIARIS DE CUBELLES

La família Coll porta més de cent anys seguint la tradició ferroviària. La nissaga començà amb el Pau Coll Duch, conegut a la seva època amb el sobrenom de *Pau Llarg*. D'aquest sobrenom es parla al *Quadern de motius i sobrenoms de Cubelles* del G.E.C. Amics del Castell, publicat al programa de la Festa Major de 2008. A la pàgina 16, hi trobem *Cal Pau Llarg*, on podem llegir:

“Tal com s’ha pogut constatar amb anterioritat, les característiques físiques també podien esdevenir en un sobrenom, és el cas d’en Pau Coll nat de Sant Vicenç de Calders el 1871 (nucli ferroviari per excel·lència). Qui en arribar al poble després de casar-se amb la cubellenca Maria Fontanals Granell, va ser batejat amb aquest sobrenom a causa de la seva gran alçada. El Pau treballava de pagès, mentre que la seva dona fou guardabarreres del pas ferroviari de la Mota de Sant Pere. Van viure al carrer de Sant Antoni nº13 i al carrer Major nº27, indret que va ser reconegut com a Cal Pau Llarg”.

A principis del segle XX estava treballant als ferrocarrils de la M.Z.A., a via i obres, segons explica el seu nét, Xavier Coll. Va ser a la construcció de la doble via i els nous túnels per a la doble via de la zona del massís del Garraf, així com a l'enderrocament del túnel de Sant Gervasi, entre Cubelles i Vilanova, que en desaparèixer va forçar la construcció d'un pont per a substituir el camí que comunicava l'ermita de Sant Gervasi amb el Xalet del Nin. Això era a finals de la primera dècada del segle passat.

La revolta que començà a la ciutat de Barcelona el 26 de juliol del 1909 va incidir de gran manera a les obres de molta envergadura que el ferrocarril tenia en marxa. La revolta es va fer contra la voluntat governamental de tornar-se a situar colonialment al nord del Marroc, ja que en aquells moments Espanya tenia molts interessos miners en la zona del Rif. El govern espanyol va destinar a defensar la colònia més de 40.000 homes, molts d'ells casats i amb fills. I per si fos poc, la majoria dels homes eren de Catalunya. Això va generar una vaga general de protesta antimilitarista, amb un rerefons de revolució obrera i anticlerical. Havia esclatat el que es va conèixer com la Setmana Tràgica. Durant molt de temps els treballadors de via i obres d'aquests túnels van ser escortats per la Guàrdia Civil

des de Cubelles fins a les obres de doble via per por a les amenaces dels piquets que volien paraitzar els treballs com a protesta per tot el que va provocar aquests fets.

Seguint amb la nissaga dels Coll trobem la dona del Pau, la senyora Maria Fontanals Granell, més coneguda per el sobrenom de la "noia Granella". Ella va ser guarda del pas a nivell sense barreres del camí que anava del poble fins a la platja, passant per la Mota de Sant Pere. Aquesta senyora crec que va ser una de les pioneres, la primera o la segona dona del nostre poble, en treballar a una empresa ferroviària i ella seria una de les primeres dones de Cubelles que realitzaria un treball més propi dels homes a principis del segle XX. Ara bé, a ciutats com Vilanova ja feia anys que les dones treballaven a les empreses tèxtils.

Seguint l'arbre familiar trobem el fill d'aquests, l'Abdon Coll Fontanals, que va treballar en l'ofici de paleta a la companyia M.Z.A. des d'abans de la Guerra i fins més enllà dels anys 60. Aquest tipus de feina quasi sempre era de manteniment, ja que per a grans obres, contractaven empreses especialitzades.

La filla d'aquest matrimoni, l'Aniceta Coll Fontanals es va casar amb un ferroviari que es deia Emili Pérez, mecànic i maquinista de màquina de vapor. Emili va arribar de Zamora per a incorporar-se al dipòsit de Vilanova -aquest va desaparèixer durant la Guerra Civil-, i el matrimoni va tenir una filla anomenada Marisa., aquesta va tenir tres fills el Lluís, Alfons i Carles Perez, aquet actualment (2010) es el propietari del Celler del Porró, situat a finals del carrer Víctor Balaguer

I l'últim de la nissaga fins als nostres dies ha estat el Xavier Coll Montaner, maquinista de màquines elèctriques. La primera locomotora que va conduir va ser la 7600 elèctrica.

Aquesta màquina va començar a funcionar a la nostra zona pels voltants del 1952. Les vint primeres màquines d'aquest model van ser fabricades a França i després ja foren fetes per la Maquinista Marítima i Terrestre de Barcelona i també en altres fàbriques espanyoles. Aquestes màquines s'utilitzaven ja fos per a viatgers com per a mercaderies. Després ja van entrar els tramvies o els anomenats unitats de tren. El Xavier Coll va fer durant força temps un llarg recorregut, el Barcelona – Puigcerdà, i em recorda que fins fa poc, de Vic a Puigcerdà, s'utilitzava una màquina elèctrica francesa construïda l'any 1928, un material molt antic. El Xavier Coll, l'últim de la nissaga, es va jubilar el 28 de febrer del 2007.

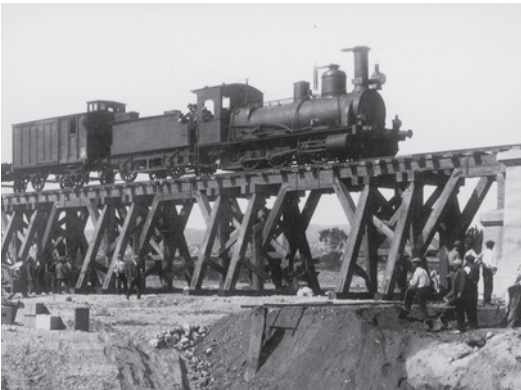
L'avi matern d'aquest últim, conegut com el *Rulit*, Joan Muntaner Ballester, també va ser ferroviari, concretament guardaagulles de l'estació de Cubelles, fins a finals dels quaranta.

Dins el quadern *Motius i Sobrenoms de Cubelles*, del G.E.C. Amics del Castell, trobem a la pàgina número 19 el sobrenom de Cal Rulit, on hi diu:

"La història d'aquest motiu és, sense dubte, una de les més curioses i sorprenents del municipi. Segons sembla, un dels avantpassats de la família Muntaner Ballester, podria ser Joan Muntaner, nat a mitjans del segle XIX a Vilanova, va ro-



Pau Coll, conegut per "Pau llarg".



El pont de la riera, el 1913, en reconstrucció després d'una riada. El Pau hi va treballar, com altres de Cubelles.

mandre durant una temporada a Valladolid. El mot Valladolid va anar deformant-se fins a convertir-se a Rulit."

El tal Joan Rulit de l'estació era un home molt conegut pels nens, ja que els pares d'aquella època, per a renyar-los, els hi deien que els enviarien a l'home del sac, i en Joan Rulit sempre portava un sac amb quelcom a l'esquena. Jo el vaig conèixer molt bé de la meva infantesa viscuda a l'edifici de l'estació.

Per a acabar la saga podríem incloure el sogre del Xavier Coll, que també va ser ferroviari de la Renfe, en Josep Carrillo Villa. Aquest treballava al Congrés Eucarístic, celebrat el 1952, amb un altre company anomenat Ramos, també ferroviari que va viure molts anys



La Maria Fontanals Granell, al terrat de casa seva.

amb la seva família al nostre poble. Recorrien les vies per la nit d'anada i tornada dos cops entre Vilanova i Cubelles, per tal de vigilar les vies davant possibles atemptats. A Carrillo després li van donar la plaça de guardaagulles del pas a nivell de Sitges, fins a la seva jubilació. Aquesta família va venir a viure al nostre poble a la primera casa que es va construir al Molí de Baix. La casa es va fer com de pagès, ja que volien plantar hortalisses i verdures, i ells s'hi van instal·lar com a masovers.



La Maria Fontanals asseguda al costat de la caseta del pas a nivell de la Mota de Sant Pere.



El camí i el pas nivell de la Mota de Sant Pere van ser suprimits arran de la construcció del Poliesportiu, a finals dels anys 70.

De qui va comprar les terres i va construir la finca es deia que era un home amb molts diners aconseguits a Amèrica i que s'anomenava Capellades. Aquesta casa encara existeix al carrer de l'Estació. La filla del Carrillo, la Magdalena, està casada amb l'últim ferroviari de la família Coll, el Xavier.



L'Abdon Coll.



Emili Pérez formava part de l'equip del Cubelles abans de la guerra. És el primer per la dreta, ajupit.



Xavier Coll Montaner, l'últim de la saga ferroviària dels Coll, quan feia el servei militar ferroviari. És el primer de l'esquerra, a dalt.



Joan Montaner (Rulit) amb uns quants caçadors al Prat de Cubelles, actualment Polígon Les Salines. És el primer de l'esquerra.

La primavera de 1969

El Xavier Coll va portar el tren exprés de luxe que feia el trajecte de Madrid a la Estació de França de Barcelona, l'aleshores Príncep de Espanya. El Xavier va conduir aquell dia el trajecte entre l'estació de Móra d'Ebre fins a l'estació de terme de la Ciutat Comtal.

Aquells anys, de Madrid a Barcelona i viceversa, hi circulaven tres trens expressos, alguns també anomenats ràpids.

Un se l'anomenava el *Catalunya Exprés*, mentre que els ferroviaris el coneixien com el tren dels pobres. Aquest comboi parava a moltes estacions i, per exemple, al recorregut de Sant Vicenç a Barcelona s'aturava a Vilanova, Sitges i Sants.

També teníem l'anomenat *Costa Brava*, que feia el trajecte entre Madrid i Portbou, on enllaçava a la frontera amb als ferrocarrils francesos. Tenia poques parades, crec que feia de Tarragona a Barcelona directe.

El tren que feia tres era l'*Exprés de luxe* (conegut a l'argot ferroviari com el cames). Aquest comboi duia vagons-llit i un vagó-restaurant de l'agència *Wagons Lits - Cook*. S'aturava pràcticament a las capitals de província i poblacions més importants.

El Xavier, l'any 1969, estava fent el servei militar a la RENFE com a maquinista. A la seva agrupació militar se l'anomenava "*Regimiento de Mobilizaciones y de Prácticas de Ferrocarriles*", pertanyent a l'arma de enginyers de l'exèrcit espanyol.

Els trens de llarg recorregut acostumaven a fer al canvi de màquina a Móra d'Ebre. El Xavier va ser assignat un dia pel seu capità al tren de mercaderies de Barcelona a Móra. A les ordres que va rebre per al trajecte s'incloïa que es vestís amb l'uniforme militar, ja que el dia següent hauria de fer de maquinista de l'exprés, de forma oficial, que portaria el Príncep Joan Carles fins a la Ciutat Comtal.

A la màquina hi anaven tres persones: el maquinista militar, com a caporal primera, que no era un altre que el Xavier Coll; un ajudant, com a soldat ras, també militar dels ferrocarrils; i un paisà, cap de maquinistes.

Segons el Xavier Coll, com a anècdota, em diu que mentre es feia la maniobra i el canvi de màquines a Móra, van estar tota l'estona voltats de guàrdies civils amb les metralladores sempre a punt. Això no obstant, en un moment en què el Xavier es girà cap als dos guàrdies més propers, ambdós se li van quadrar en adonar-se que ell era caporal primera. Tot seguit van sortir cap a Barcelona i només van fer parada a Tarragona. Aquell dia l'exprés portava un vagó especial a la cua del comboi dels anomenats "Brek", que disposava de totes les comoditats.

DOCUMENTS UTILITZATS PER LA COMPANYIA M.Z.A.
(canvis de categoria, impresos d'exàmens, carnets, etc. entre els anys 1925 i 1940)



COMPANIA DE LOS FERROGARRILES
DE
MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE
RED CATALANA

La Dirección General ha tenido a bien nombrar a V. *Factor 3º*
con el haber anual de *tres mil doscientas pesetas* pesetas con ochenta y cinco céntimos pesetas a contar desde el 1º del actual.

La que participo a V. para su satisfacción
Barcelona 12 de Enero de 1934.

El Encargado
Delegado de la Dirección.
Duque

Sr. D. Joaquín Pineda Soriano

1145 - Boletín de Brach y C. - 11453 - B. 400.

D. U. C. Mod. n.º 1.

BOLETA DE INSCRIPCIÓN
DE
MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE
RED CATALANA
Servicio del Movimiento

Barcelona 10 de Febrero de 1927.

Téle. *02487*
Cap. *3* ... *2* ... *1*
Grupo *3*.

Sr. Don José Marcillas
Cubellas.

M. P.

Muy Sr.mio:

Tengo el gusto de poner en conocimiento de V. que ha sido nombrado mose guardaaguja suplementario con destino a la estación de Prat y haber diario de 5'91 pesetas de cuyo cargo deberá V. tomar posesión el día 16 del actual.

Adjunto billete de servicio extendido a su favor.

De V. atento y S. S. q.e.s.m.

EL JEFE DEL MOVIMIENTO
El Sr. Duque

1145 - Boletín de Brach y C. - 11453 - B. 400.

Si. Mod. núm. 12 bis.

COMPANIA DE LOS FERROGARRILES
DE
MADRID A ZARAGOZAY A ALICANTE

El Consejo Directivo de esta Compañía ha tenido a bien nombrar a V. *Factor 2º*
con el haber anual de *cuatro mil* pesetas a contar desde el 1º de mas actual.

Madrid 12 de Enero de 1940.

El Director
J. Pineda Soriano



Sr. D. JOAQUIN PINEDA SORIANO.

DOCUMENTS UTILITZATS PER LA M.Z.A. PER A CANVIS DE CATEGORIA

BOLETA DE INSCRIPCIÓN
DE
MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE
RED CATALANA
Servicio del Movimiento

12 de Enero de 1924.

Téle. *731*
Cap. *1* ... *1*
Grupo *2*.

Sr. Don Joaquín Pineda
Villanueva.

M. P.

Muy Sr.mio.-

Con referencia a la petición de ingreso que en clases de alumno tiene V. formulada, he de manifestarle que se ha tomado nota de sus deseos y se le llamará a examen en cuanto se presente la necesidad de nueva convocatoria, haciéndole presente que el mismo se compone de las materias siguientes:

- A.- Escritura a el dictado, ortografía, de letra y ortografía.
- B.- Ejercicios de sumar, restar, multiplicar y dividir números decimales.
- C.- Un problema de regla de tres.
- D.- Un problema de interés simple.
- E.- Nociones de Geografía y en especial en sus relaciones con los ferrocarriles.
- F.- Líneas de la Compañía, estaciones de escale y de mayor importancia.

De V. atento y S. S. q.e.s.m.

1145 - Boletín de Brach y C. - 11453 - B. 400.

Model d'un qüestionari d'examen per a accedir a una plaça d'alumne a la companyia M.Z.A. de l'any 1924. Els punts A, B, C i D, se suposava que ja era obligació conèixer-los molt bé. El que si tenia un interès de màxima puntuació era conèixer els punts E i F a la perfecció. Segons el meu pare era vital conèixer la geografia del ferrocarril i sobretot la M.Z.A.

DATOS A CONSIGNAR POR LA COMISION

Sirve de base para la clasificación el cargo que anteriormente desempeñó de **Factor 2º** y la retribución de Plus, considerándole con antigüedad en el mismo de **3º** de **en que de 1924**

Por tanto se le clasifica con el cargo de **Factor de circulación** al que corresponde como sueldo o jornal base Plus. **6,900** Dependencia (en sus **300**)

Aumento que resulta **700,000** a el (%)

Está comprendido en el caso **1**); por tanto le corresponde, a efectos de antigüedad para quinquenios, (la totalidad **300** del tiempo que ha prestado servicio en el cargo que sirve de base en la clasificación, o sea desde la fecha de **1º** de **enero** de **1924** a 31 de diciembre de 1944, en total **19** años y **0** meses.

De los que se le reconocen para quinquenios **19** años y **0** meses, o sea la totalidad **300**

SITUACION A PARTIR DE 1.º DE ENERO DE 1945

Este agente quedó clasificado en el grupo **3º** subgrupo **A** clase **2ª** categoría **IV** con el cargo de **Factor de circulación**

Sueldo base **6,500** Plus **1,050** Total Ptas. **8,150**

Por aplicación de la norma C. **1,050**

ES COPIA DEL ORIGINAL
Madrid, de **16 ABR 1945** de
LA COMISION CENTRAL DE CLASIFICACION.
Firmado: Carlos Solís Firmado: J. Álvarez

Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles
Comisión Central de Clasificación

DATOS A LLENAR POR EL SERVICIO **3819**

Fecha correspondiente a D. **JOAQUIN PINEDA SORIANO** explotación
Factor **2º**

Categoría **III** **1º Enero 1940**

CIRCUNSTANCIAS PERSONALES: **Categoría anterior.** Fechas de nombramiento. **Factor 3º 1º Enero 1934.**

Examinado para circulación el **1 Enero 1926**

Sueldo o jornal actual.	4.400'--	Plus.	
Aumento que le correspondía reglamentariamente en 1.º de enero de 1945.	1.740'--		
Plus Decreto 29-9-41.			
Gratificación semestral, importe anual.			
Aginaldo.			
			Total Ptas. 6.140'--

Fecha de nacimiento **30 Junio 1905** **La S.A.**
Compañía de procedencia **11-2-1924.**

(1) Cuando al cargo que actualmente ocupa el agente sea de los que no figuran en la Reglamentación, se indicará además los artículos que haya tenido anteriormente, así como las fechas en que le fueron concedidos teniendo por ello en cuenta las equiparaciones señaladas en la tabla y normas de correspondencia entre las antiguas categorías y las nuevas inserta en la 1.ª Disposición Transitoria de la Reglamentación del Trabajo en la RENFE. Admisión se computará el tiempo que haya de deducirse para la clasificación por causa de sanción por abandono u otro motivo, excedencia, liquidación y demás circunstancias que reglamentariamente haya de tenerse en cuenta a dichos efectos.

RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES
DIRECCION GENERAL PERSONAL Y ASISTENCIA SOCIAL

Madrid, de **16** de **Marzo** de 1945

Sr. D. Joaquín Pineda Soriano.
Factor **2º.**
CUBELLAS.

Muy señor mío: Tengo la satisfacción de participar a usted que el COMITE DE GERENCIA de la Red, en virtud de propuesta hecha por esta Dirección General, ha tenido a bien aumentar su sueldo de **4.000,--** a **4.400,--** pesetas, a contar desde el **1.º** de enero del corriente año.

De usted atto. s. s.

Q. Q. S. M. J.
J. Pineda Soriano

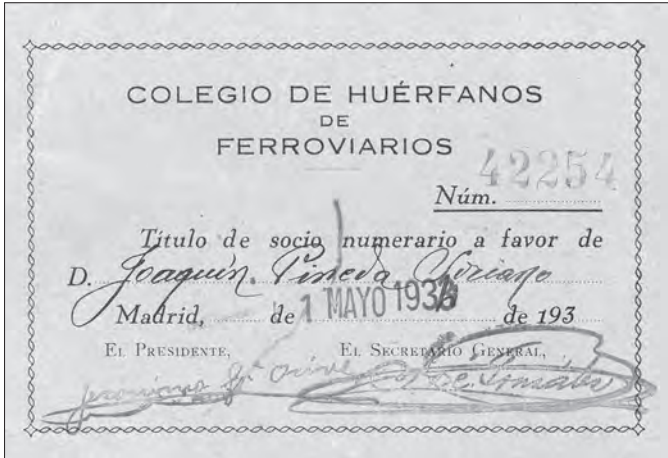
RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES
Dirección. **5ª Zona.**

Barcelona, **16** de **Agosto** de 1952.

Sr. D. **JOAQUIN PINEDA SORIANO**
Factor de circulación **CUBELLAS**

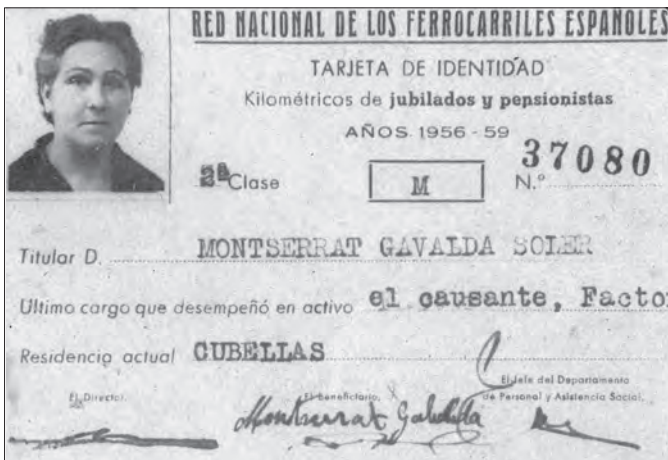
Tengo el gusto de participarle que la Dirección de la Red, se ha servido otorgarle un premio de **120** pesetas, en recompensa a los trabajos extraordinarios verificados por Vd. con motivo de los servicios especiales que hubieron de realizarse para el transporte de viajeros que acudieron al Congreso Eucarístico Internacional, de cuya concesión quedará constancia en su hoja de servicios.

EL DIRECTOR DE LA 5ª ZONA.
J. Pineda Soriano



La companyia tenia una mútua, anomenada "Asociación General de Empleados" fundada l'any 1888. El meu pare es va fer soci l'any després de casar-se, el gener del 1930.

La targeta de la part superior és del col·legi d'orfes del ferrocarril.



AGRAÏMENTS

PERSONES CONSULTADES FERROCARRILS

XAVIER COLL - MARIA RODRÍGUEZ - MARIA URPI - ROSETA GUASCH
MARIA TRIVES - MARGARITA LLEÓ - MARIA PEDRO - ROSARIO CIBIACH
JOSEP MARÍN

FOTOS I ALTRES

XAVIER COLL - LLUÍS PINEDA - CARLES PÉREZ - JOAN FREIXAS
ANTONIO VILALTA - MONTSERRAT BENAS - RAFEL IBÁÑEZ - PAQUITA RILLO
M. JOSEPA VIDAL - JOSEFINA MONTOYO - JOSEP MARCILLAS
PERE URGELLÈS - FRANCESC CAPDET - FERRAN ROMEU - ROSITA FONTANALS

TEXTOS

PERE SANZ PINEDA (TRADUCCIÓ)
JOSEP MARIN CAYUELA (TEXTOS TÈCNICS)
JOAN VIDAL URPI I XAVIER MARTÍNEZ ROIG (CORRECCIÓ DE TEXTOS)

ARXIU DE FOTOS

ARXIU PARTICULAR DE L'AUTOR

BIBLIOGRAFIA

Autors diversos. *Locomotoras de M.Z.A. i Estacions de la VVB*. Biblioteca Pública Monogràfica dedicada al Museu del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú.

Campmany i Guillot, Josep: *125 Anys de la Rambla i de l'arribada del ferrocarril a Gavà*. Centre d'Estudis de Gavà, 2006.

Garcia, Lolo i Pineda, Antoni: *Motius i sobrenoms de Cubelles*. Ajuntament de Cubelles, 2006.

Madoz, Pascual: *Diccionario-geográfico-estadístico de España y sus posesiones de Ultramar*. Any 1850.

Raventós i Soler, Cristòfol: *Memoria descriptiva de un ferrocarril de Barcelona a Cubellas como parte integrante del ferrocarril directo de Tarragona a Barcelona*. Vilanova i la Geltrú, 1873.

Vidal i Urpí, Joan: *El Círcol Cubellenc (1890-1939). Mig segle d'història de Cubelles a través de la seva entitat pionera*. Ajuntament de Cubelles, 2007.

Un segle de tradició ferroviària a Vilanova. Diari de Vilanova del 3 de novembre de 1998.

ARXIU CONSULTATS

Hemeroteca de *La Vanguardia*

Registre Civil de Cubelles

PÀGINES D'INTERNET

www.cehfe.es/paginas/1701.htm

www.ferrocarrils.net/MZA/TBF/tbfcacat.html

www.ateeme.net/castella/ct47mza454.htm

www.trenes.com/Fichas/verFichaEstacion.asp?Estacion=5

www.transport.cat

www.calafell.org