

Seixanta anys de tramvies i tramviaires

Eren les deu del matí del diumenge 27 de maig del 1928, assolellat i primaveral, quan milers de mataronins es dirigien a la placeta dels «burots» per assistir a un esdeveniment extraordinari: la benedicció i inauguració de la línia de tramvies de Mataró a Argentona. En les pàgines que segueixen fem un repàs dels fets més destacats de la vida i mort del nostre entranyable Tramvia de Mataró.

Les autoritats polítiques i militars, fidels a la dictadura de Primo de Rivera, van donar un relleu extraordinari a l'esdeveniment. Aquell 27 de maig ha passat a la història local, tant de Mataró com d'Argentona, i el tramvia es convertiria en nexe d'unió i agermanament entre les dues poblacions.

L'arribada dels tramvies a Argentona va ser celebrada amb tanta o més intensitat que a Mataró, ja que és evident que per a Argentona significava acabar amb una època de comunicacions molt precàries i cares i encetar una nova etapa plena d'il·lusions i esperances: la gran ciutat de Mataró amb tots els seus serveis i atractius quedava, a partir d'aviu, a l'abast de tothom. I, a més, la promoció del tramvia partia de la mà d'argentonins, tot i que la seu de la companyia, i per raons òbvies, s'ubiqués a Mataró.

El tramvia avui forma part dels records dels mataronins i argentonins de més de 25 anys. Uns records entranyables que la distància en el temps els idealitza i sublima.

El tramvia estigué present en la vida quotidiana de les dues poblacions al llarg de 37 anys.

Abans, però, d'endinsar-nos en el túnel del temps i explicar fil per randa la història, els personatges i les anècdotes del tramvia, tindrem un record per al seu germà predecessor: el tramvia de Montgat a Tiana i que alguna cosa va tenir, com veurem, amb el nostre.

UN PRECEDENT COMARCAL

Molts anys abans que comencés a circular el tramvia de Mataró a Argentona, en un altre indret de la comarca ja n'hi havia un que feia el trajecte de l'estació del ferrocarril de Montgat fins a Tiana.

A l'any 1915, es constituïx l'empresa «Tramvia de Montgat-Tiana, Sociedad Civil». El gerent de l'empresa, el senyor Joan Gari, i Josep Santana van demanar l'autorització i a finals de l'any 1916 s'inaugura l'esmentada línia.

Posteriorment, l'empresa s'anomenaria «Tramvies Eléctrics del Litoral Catalán, S.A.», que a l'any 1945 passa a ser propietat de l'Empresa Casas de Mataró, la qual seguirà explotant la línia de tramvies fins al setembre de 1955. I amb data del dia 1 d'octubre del mateix any, s'inaugura la línia d'autobusos que cobreix el mateix trajecte.

El tramvia de Montgat a Tiana no és alié al de Mataró a Argentona ja que el promotor del primer, l'Antoni Gaillard i Cluchier, empresari de Tiana que estiujaya a Argentona, va presentar una sol·licitud de concessió per explotar la línia de Mataró a Argentona, a finals de l'any 1917.

Mentre la sol·licitud tirava endavant, s'iniciaven converses entre en Gaillard i algunes persones interessades en el projecte. Les converses, però, no arriben a reeixir fins que en Rafael Carreras, que seria el primer gerent de la companyia explotadora, parla amb l'Eduard Fortí, «el groc».

A partir del 1957, amb la inauguració de la nova carretera, el tramvia acabava el trajecte al capdavant del carrer Churrus.



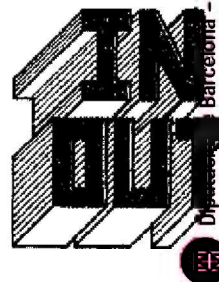


de Biblioteques

Ci. Argentina, 63

Telf. 798.10.11

08302 MATARÓ



Biblioteques

de Barcelona

Diputació de Barcelona

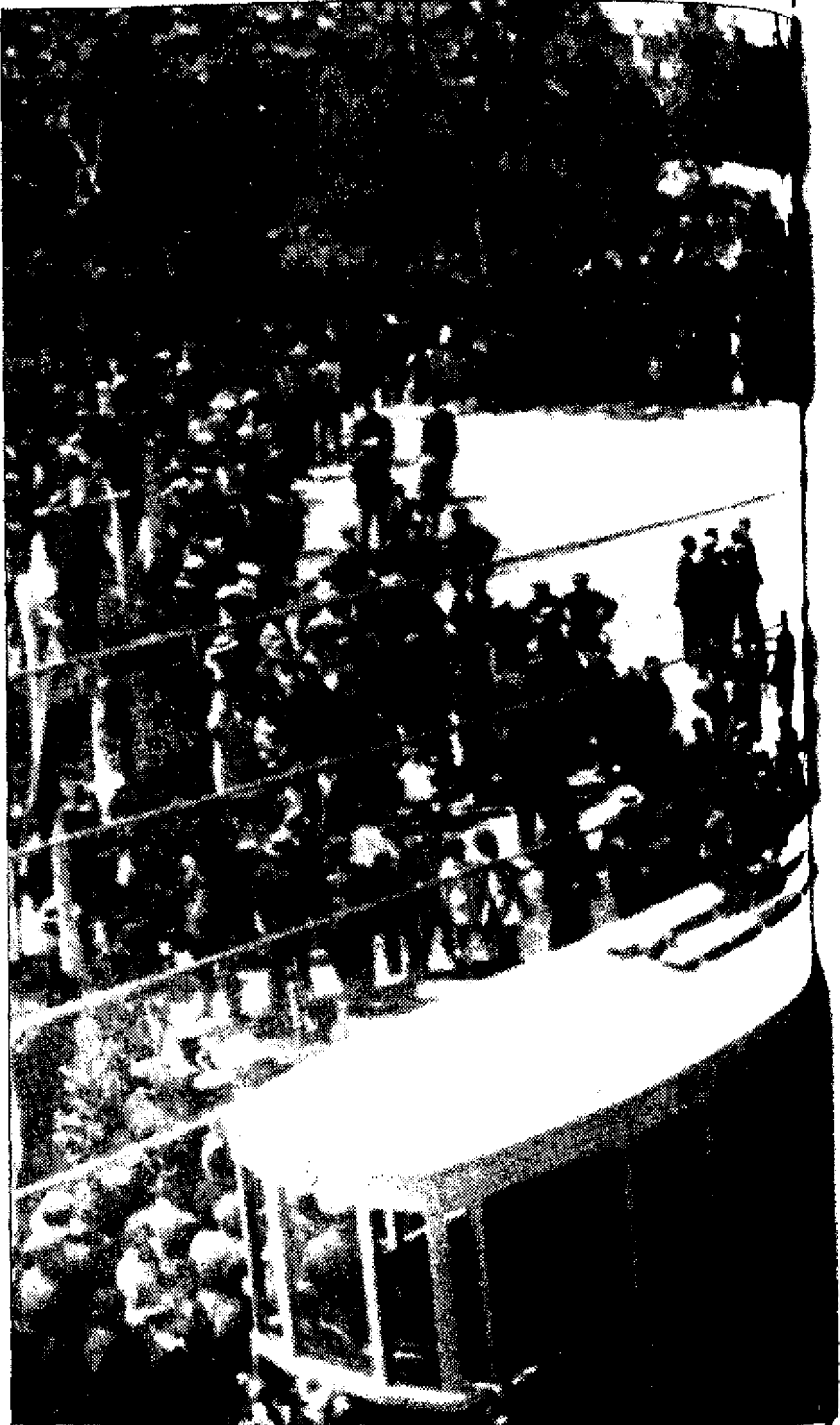


Així ho explicava a «La Unión» de Mataró, el 7 de juliol de 1928. «Hablando yo un día con el señor Fortí, y de acuerdo los dos, nos encargamos de buscar otras personas que estuviesen dispuestas a ayudarnos y aportar capital, lográndolo pronto y constituyéndose ya el consejo de administración».

Aquest consell es va constituir el dia 3 d'agost de 1926 i la seva composició, segons el «Diari de Mataró», era la següent: «N'Eduard Fortí, comendador d'Isabel la Catòlica, ex-alcalde d'Argentona i propietari, President; N'Antoni Gaillard, Cavaller de la Legió d'Honor, fabricant i propietari, Vice-president; En Joaquim M. de Nadal, ex-tinent d'Alcalde de l'Ajuntament de Barcelona, advocat i propietari, Comptador; En Rafael Carreras, ex-alcalde de Mataró i propietari, Director-Gerent; En Josep Bonany, industrial i propietari, i En Manuel Soler, industrial i propietari, Consellers, i Secretari, En Joan Estrada, fill del conegut industrial i propietari Francesc Estrada».

Antoni Gaillard ocupava la vicepresidència. Els altres membres eren l'esmentat Rafael Carreras, gerent; Joaquim Maria de Nadal, tresorer; Joan Estrada, secretari; i l'Albert Marchal, Manuel Soler i Joan Bonany com a consellers. La societat es va constituir amb un capital social d'un milió de pessetes. La data de constitució de la societat «Compañía de Tranvía de Mataró a Argentona, S.A.» va ser el dia 3 d'agost del 1926.

Quan havia passat poc més d'un mes de la constitució de la societat, s'inicien les obres a fora del terme municipal de Mataró, era el 13 de setembre del 1926, i pel mes d'abril de l'any següent l'Ajuntament de Mataró dona el permís d'obres dins del terme de la localitat. Pel mes de maig, Obres Públiques autoritza la tala de 14 arbres de la carretera de Mataró a Granollers.



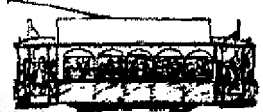
URBANITZACIÓ DE LA RAMBLA

Un any abans que el tramvia iniciés la seva singladura, l'Ajuntament de Mataró va convocar un concurs de projectes d'urbanització de la Rambla Castelar i la Plaça Santa Anna. Un concurs «sui generis» ja que abans de convocar-lo el diari oficialista «La Unión» cantava les

excel·lències del projecte presentat pel jove arquitecte barceloní Manuel Mujica que seria l'únic a presentar-se i, naturalment, guanyar el concurs. A la banda opositora, hi trobem el «Diari de Mataró» que presentà un altre projecte, a través de les pàgines del diari. Mentre el primer projecte

proposava una Rambla-bulevard, el segon volia transformar-la a semblança de la de Barcelona, amb un passeig central.

Veient, però, com es van desenvolupar els esdeveniments en un tema que interessà enormement als ciutadans per tractar-se d'una de les prin-





L'expectació era enorme el dia de la inauguració de la línia als Burots. Era el diumenge 27 de maig de 1928.

cipals vics de la ciutat. El projecte del tramvia condicionà enormement el projecte com veurem.

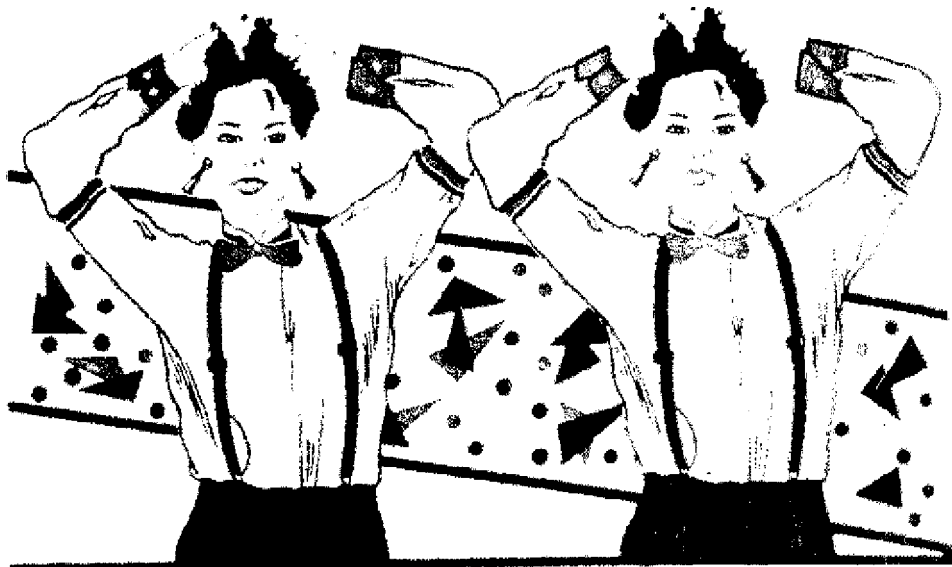
«*La Unión*», amb data del dia 16 de maig de 1927, publica el projecte de Manuel Mujica explicant-ho de la manera següent: «*El Ayuntamiento que afortunadamente nos rige, se*

preocupa grandemente del embellecimiento de la ciudad, y una de las mejoras ciudadanas más indispensables y urgentes es el de la urbanización de la Rambla de Castelar y Plaza de Santa Ana, sobretodo desapareciendo dentro de pocos días las dos casas de la calle Real que forman esquina

con el llamado "Cós d'en Saldoni" y la Rambla.

Sahedor de esto, don Manuel Mujica, arquitecto barcelonés, ha presentado a nuestro Ayuntamiento un completo y acabado proyecto de urbanización de dichos sitios, por si pudiera servirle de orientación y en-





Dolens

Carrer Mata, 2 (Cant. Hierro)

Tel. 790 54 54

08301 MATARÓ

TVC • VIDEO • HI FI

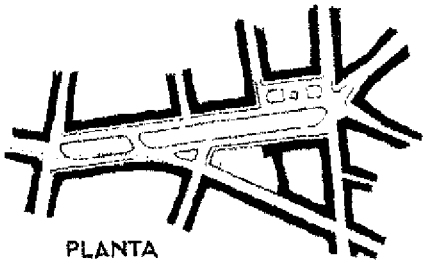


CASTANY

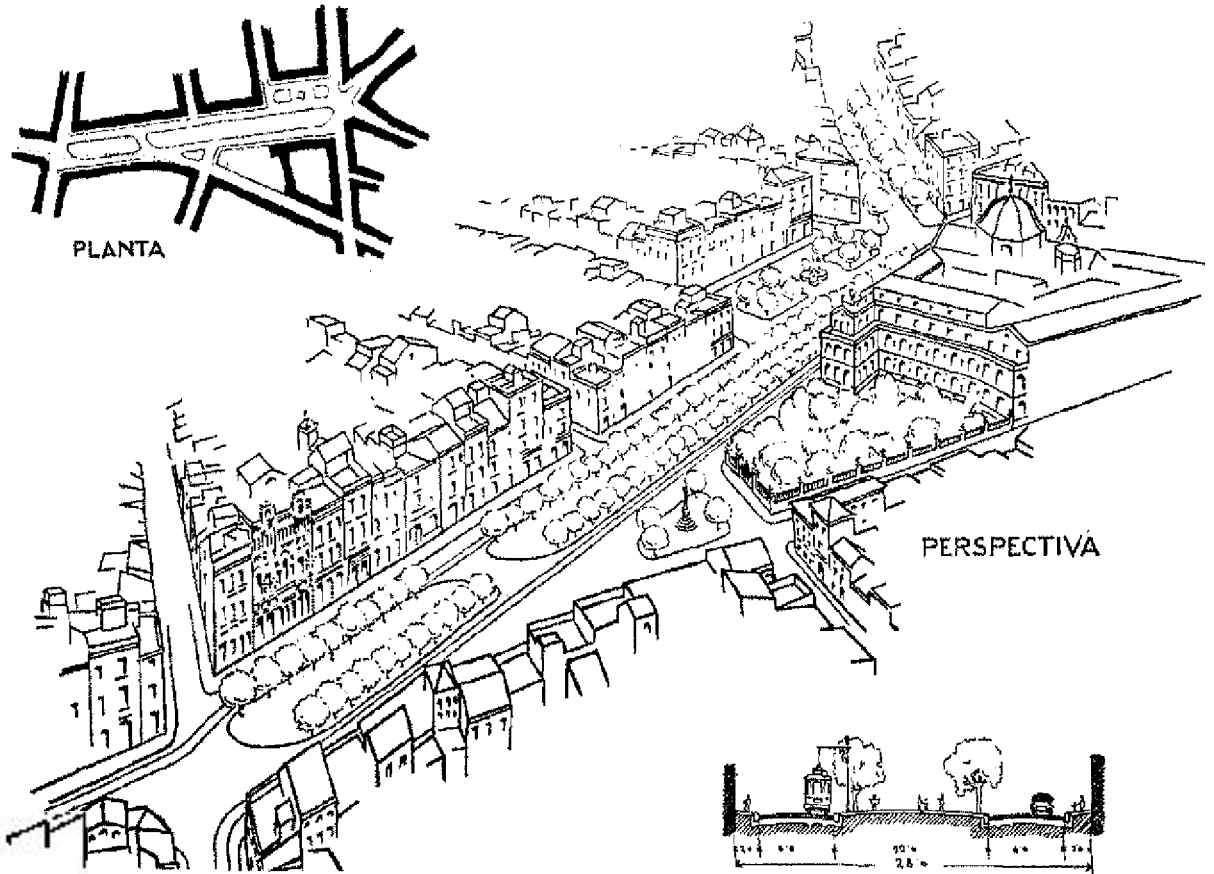


Riera de Sant Joan, 24 99 - MATARÓ

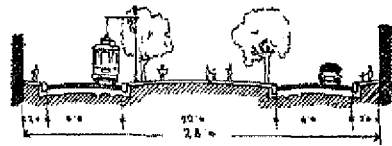
CADENES HI FI • TVC • VÍDEOS - ÚLTIMES NOVETATS SONIMAG 88



PLANTA



PERSPECTIVA



Perspectiva de la proposta d'urbanització de la Rambla per la nova instal·lació del tramvia defensada pel Diari de Mataró l'any 1927, que finalment no va ser acceptada.

contrar en él algo aprovechable». I continua l'article destacant els dots d'aquest jove arquitecte i els encerts de la seva proposta. Proposta que consistia a convertir la Rambla en un bulevard, tal com és en l'actualitat. També proposava construir una monumental font entre el solar de l'Escola Pia i la Creu de Terme «que ademés de servirle de fondo, taparian la no muy bonita perspectiva del gimnasio de la Escuela Pia». Font que no es va fer mai, per cert.

El «Diari de Mataró» feia públic el seu projecte el dia 4 de juny del 1927. Projecte que qualifiquen de no definitiu sinó com «les bases per a un estudi seriós partat a cap pels tècnics que mereixin la confiança del Municipi que són els cridats a resoldre».

Aquest projecte proposava la creació d'un passeig central de la Rambla entre dues fileres d'arbres i amb circulació de vehicles (i del tramvia) arran de les voreres (semblant a les Rambles de Barcelona).

Aquest projecte i d'altres no van

ser presentats al concurs convocat per l'Ajuntament. Les raons per als del «Diari de Mataró» eren més que evidents. «És evident que hi concorregué solament l'autor afavorit amb l'elogi oficiós, car altres arquitectes, entre ells il·lustres personalitats coneixedores a bastament d'aquesta mena de problemes, les quals suposen força ben situades per trobar situacions millors que les apuntades àdhuc pel «Diari de Mataró», van creure inútil presentar-ne cap. Per què, si ja per endavant es creava una premissa amb l'elecció d'una certa solució?».

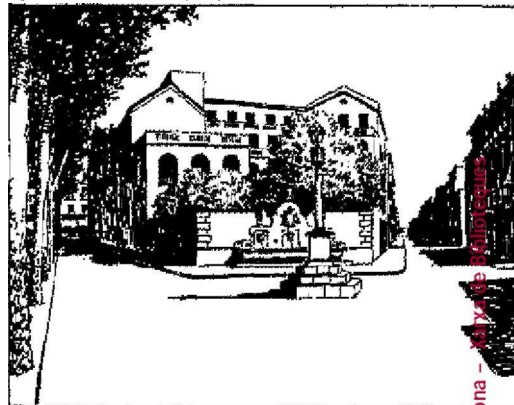
Com es desprèn de tot això, el concurs fou guanyat per l'únic projecte presentat i del qual era autor l'arquitecte Manuel Mujica.

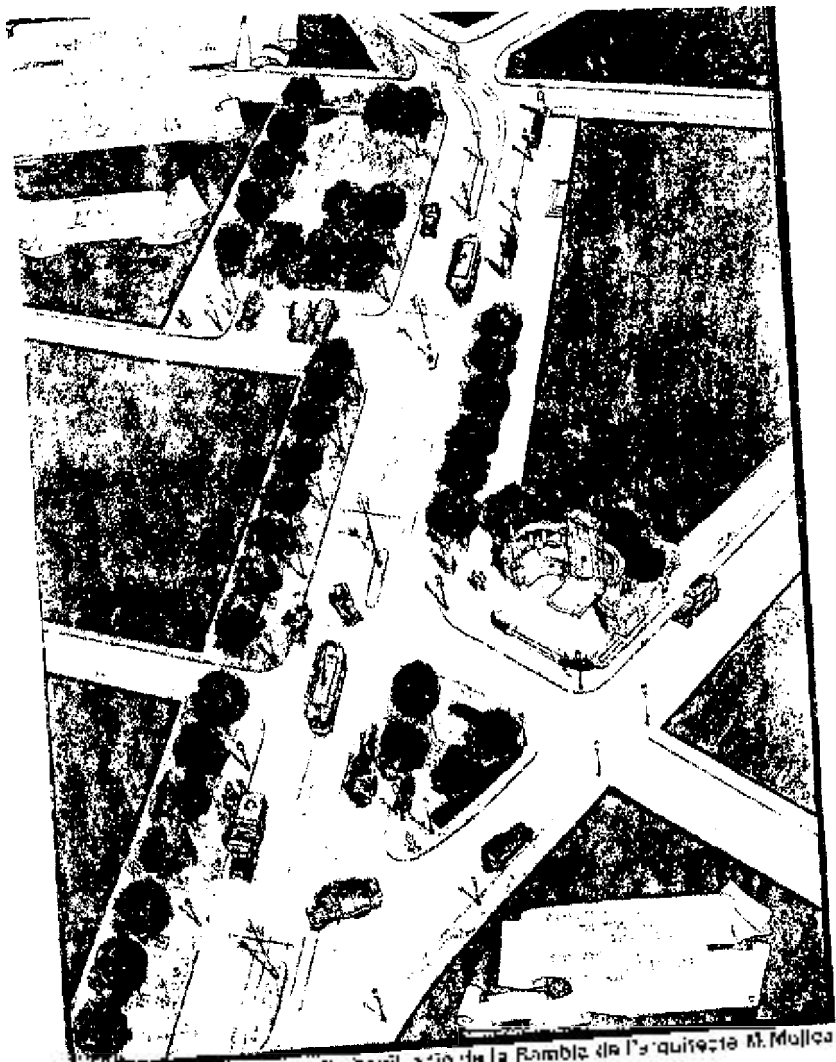
El «Diari de Mataró» estava a mata-degolla amb l'Ajuntament i també en contra del tramvia. Cal tenir-ho present per comprendre l'animadversió que anirà traspuant a través de la seva informació i opinió.

Segons aquesta publicació «l'Al-

calde va dir que la modificació de la Rambla és conseqüència lògica de l'establiment del Tramvia de Mataró a Argentona. Hem de confessar que aquesta afirmació ens ha sorprès extraordinàriament, car potser és la primera vegada que sentim a dir que un projecte d'urbanització s'ha de supeditar a les conveniències d'una

Aspecte de l'encreuament de la Rambla, el Camí Real i el carrer Sant Agustí, segons la solució proposada pel Diari





Perspectiva del projecte d'urbanització de la Rambla de l'Arquitecte M. Mújica, que va ser aprovat definitivament l'any 1927 per l'Ajuntament.

empresa particular». No cal dir que els del «Diari de Mataró» sostenien tot el contrari. «és a dir, que el pas del tramvia per l'interior de la ciutat havia d'ajustar-se a les necessitats urbanes. Ara, però, ja sabem oficialment que és la Companyia del Tramvia qui imposa la destrucció de la Rambla». La indignació del diari no acaba aquí perquè, a petició de l'esmentada companyia, l'Ajuntament en l'acord pres el 27 de febrer de 1928 i «atendiendo lo indicado por la Compañía del Tranvía de Mataró a Argentona, S. A., contribuir al gasto de instalación de doble vía en la Plaza de Santa Ana y Rambla Castelar, en la cantidad de 9.940 pesetas». Què havia passat? Simplement que, en el projecte inicial, no hi figurava aquesta doble via i, per tant, la companyia no va acceptar la despesa que aquesta representava. La Rambla va canviar de fisonomia tot esperant el pas del tramvia.

INAUGURACIÓ DEL TRAMVIA

El diumenge 27 de maig es va inaugurar solennement la línia de tram-

vies de Mataró a Argentona. A l'acte, hi assistiren milers de mataronins i les autoritats hi abocaren el carro ja que ells se'n beneficiaven, políticament, de l'acte.

Aquest esdeveniment va ser tractat de manera molt diferent segons quina fos la línia del periòdic respectiu. El «Diari de Mataró» li dedicà quatre ratlles el dia 29 de maig. El «Pensament Marià» és un xic més explícit que l'anterior però manifesta algunes reticències. En canvi, el que hi dedicà quasi una pàgina sencera i amb grans elogis va ser l'oficialista «La Unió».

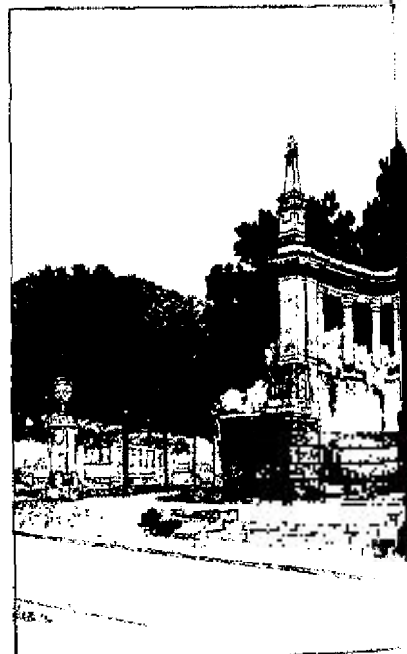
El «Diari de Mataró» va dir el següent: «Diumenge al matí s'inaugurà el tramvia de Mataró a Argentona. Cosa nova, per tant admirada del bon públic. Ens han dit que hi ha que, en tal solemniat acte, discursos enlairats plens de bones intencions. Ens alegrarem de veure-les confirmades». El «Pensament Marià» també es referí a l'esdeveniment donant algunes dades de l'acte i característiques del servei. «Compte, la companyia, amb quatre cotxes, d'una ca-

huda de quaranta passatgers, i haurà a recórrer el trajecte 18 minuts. El servei que quedà obert al públic a una de la tarda, es prestarà cada hora». Però acaba fent un revet. «A sabriem dir-ne gran cosa més, però que no tinguerem el gust de rebre més petita notícia de la part dels organitzadors, m'alerat la nostra concepció de periòdic local, sempre disposat a servir a tothora amb la més bona voluntat».

Els de «La Unió» s'hi van lluir, el dia 2 de juny publiquen una extensa ressenya en què no s'obliden principalment de cap autoritat present a l'acte. La crònica, que no té desperdici, comença dient: «En la macia plazuela situada en la confluència de la Rambla de Prim, Paseo de la Ganta y calle de Isern tuvo lugar domingo último, la bendición de los coches y línea de tranvía eléctrica que indicamos. A tal efecto fue levantada una tribuna para las autoridades, invitadas, en la plazuela, hallada adornada toda ella con banderas de los colores nacionales y ranaje. En un acto verdaderamente magno, colaborando a ello el día espléndido con que la primavera quiso asociar para cooperar con su belleza a este trascendente acontecimiento.

A las once menos cuarto era ya realmente imposible dar un paso por las inmediaciones del lugar destinado para la bendición e inauguración.

Aspecte de l'encreuament de la Rambla amb el projecte de l'arquitecte Manuel Mújica que



el público, aparte de los invitados, llenaba totalmente la plaza, hallándose los balcones de las casas que a ella dan y de la calle de Isern y Ronda de Prim abarrotados de público deseoso de presenciar el acto que pondrá en mayor comunicación las relaciones existentes entre las poblaciones interesadas, Mataró y Argenton, aparte del positivo beneficio que ello reporta a las poblaciones del interior que carecen de ferrocarril».

A les onze en punt arribà el secretari del govern senyor Azcárraga, que també tenia la representació del governador civil. El general Milans del Bosch no hi va poder assistir per haver de representar la reina Maria Cristina a la commemoració de l'exposició Universal de Barcelona.

El periòdic «La Unión» fa una referència detallada de totes les autoritats que hi van assistir i que us resumim. A part de l'esmentat Azcárraga i l'alcalde de Mataró, Antoni de Palau, hi havia el «general señor Sagnier, Auditor de la 4.ª Región; Diputado señor Prats, representando al presidente de la Diputación Provincial; señor Arquer, diputado provincial; señor Lusala, presidente de la Audiencia Territorial... Tenientes de alcalde y concejales del Ayuntamiento de Mataró señores Labori, Cabot, Spà, Puig, Biaina, Ros, Ros Serra, Bosch Palacios i Robert...».

er Sant Agusti, segons el
uir.



Dos tramvies i un autobús a les cotxeres durant els primers anys de servei.

El rector de la parròquia de Sant Joan i Sant Josep, el reverend Pere Cañas, va benir els vehicles per prendre la paraula tot seguit l'Eduard Forti, president del Consell d'Administració de la companyia «Tranvías de Mataró a Argenton, S. A.», fent història del procés de la iniciativa que no ha estat absent de dificultats «pero que con la entereza que requieren proyectos como el que se tocaba, fueron sorteadas y vencidas gracias a la buena voluntad de todos, especialmente de los compañeros del Consejo y del insigne mataronés don Antonio de Palau, alcalde de la industriosa y hermosa ciudad de Mataró, terminando su discurso con vivas a España, al Rey y a su ejército, que fueron contestadas por la concurrencia. Siendo muy aplaudido dicho señor Forti».

A continuació, l'alcalde de Mataró va prendre la paraula per donar les gràcies a la companyia propietària del tramvia, tot destacant la importància de l'obra «que contribuirá a unir más espiritualmente las localidades interesadas».

Acabats els parlaments, les autoritats i els invitats van pujar als vehicles «que se hallaban adornados con gusto, con banderas, flores y ramaje, emprendiendo el primer viaje a Argenton en medio de una cerrada ovación del público».

«El día de la inauguració jo portava el número 3. El número 2, el portava en Burch, que havia estat el nos-

tre mestre, i el número 1, el portava l'Esteve Ametller», segons va dir en Quirze Carbó en una entrevista publicada a «El Maresme» el 26 de maig de 1978.

L'arribada del tramvia a Argenton va ser acollida per un nombrós públic, presidit per l'alcalde, Jaume Abril; el jutge municipal, senyor Llopis, i el rector, reverend Botey. Seguidament s'organitzà una manifestació que «por la calle del Conde de Lavern se dirigió a las casas consistoriales donde se hallaban formados los niños y niñas de los colegios y dándose, por el alcalde señor Abril, la bienvenida, felicitándose y felicitando a las autoridades y pueblos in-



Oberts arreu.

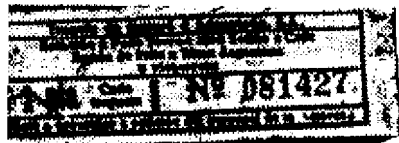
Alt Camp, Alt Empordà, Alt Penedès, Alt Urgell, Alta Ribagorça, Anoia, Bages, Baix Camp, Baix Ebre, Baix Empordà, Baix Llobregat, Baix Penedès, Barcelonès, Berguedà, Cerdanya, Conca de Barberà, Garraf, Garrigues, Garrotxa, Gironès, Maresme, Montsià, Noguera, Osona, Pallars Jussà, Pallars Sobirà, Pla de l'Estany, Pla d'Urgell, Priorat, Ribera d'Ebre, Ripollès, Segarra, Segrià, Selva, Solsonès, Tarragonès, Terra Alta, Urgell, Vall d'Aran, Vallès Occidental, Vallès Oriental.

Ja som oberts a totes les comarques.
Oberts arreu.



CAIXA DE
BARCELONA

La Caixa Oberta.



GUELL



El tramvia pujant pel carrer Gran d'Argentona fins a la plaça de Vendrà.

teresados por el acto que se celebrava». Els invitats visitaren les dependències de l'ajuntament i posteriorment es desplaçaren a la parròquia fent grans elogis «de los objetos de gran valor artístico que encierra» per reemprendre el viatge fins a l'Hotel Solé on es celebrà un esplèndid banquet «concurriendo unos doscientos comensales; fué presidido por dichas autoridades y la señora dona Marina Juliá de Ferrero».

Durant el brindis, l'Eduard Fortí va agrair la cooperació dels alcaldes de Mataró i Argentona així com de les autoritats superiors que «no dudan en estampar su firma para cuanto significa prosperidad, trabajo y paz de los pueblos, terminando con vivas a España, al rey, al ejército, a Mataró y Argentona, que fueron entusiásticamente contestados».

L'alcalde de Mataró, Antoni de Palau, en ser al·ludit, es veié obligat a intervenir per referir-se a la laboriositat de la ciutat, tot elogiant la labor del govern, i al consell d'administració «por su obra, que ha llevado a cabo sin sentimiento de lucro y sólo mirando la conveniencia de la colectividad». A continuació, va ser el senyor Rafael Carreras, gerent de la companyia, el qual es referí al procés de constitució del consell d'administració agraint a polítics i militars la seva col·laboració, «entusiasmandose y afectándose en gran manera cuando se dirigió al señor de Palau,

de quién dijo que es un buen amigo, un buenísimo amigo y un ciudadano honrado cuya gestión merece el precio del agradecimiento de sus convencidos. Se oyeron muchos aplausos al terminar este señor».

Un altre orador va ser en Cassó i Vidal, cap provincial de la «Unión Patriótica» que no desaprovà l'acte per fer política pro-governamental. «La obra que festejamos —dijo— demuestra que hay muchos hombres que saben hacer por sus pueblos y, por ende, por España en todas las diferentes manifestaciones del progreso y que si antes se eternizaba la aprobación de los proyectos que in-

teresaba a los municipios era porque la gobernación del país vivía en un marasmo del que vino a sacarlo el régimen que todos disfrutamos». I, per últim, tancà l'acte el secretari del govern, senyor Azcárraga, felicitant les poblacions de Mataró i Argentona.

Per al públic en general, el servei s'inicià a la una de la tarda; feia un viatge cada hora. El viatge més llarg de l'Estació a l'Hotel Solé valia 0,60 cèntims i el més curt, Estació carrer de Barcelona, 0,10 cèntims.

Per als d'Argentona, el nou servei de tramvies significà un abaratiment del cost del trajecte d'aquesta població a Mataró ja que fins llavors el servei de cotxes existent, de la companyia Casabella (que va ser absorbida per la promotora del tramvia) costava 0,75 cèntims el viatge. Ara, anar del poble fins a l'Ateneu sols costaria 0,40 cèntims. La companyia, a més, va emetre uns abonaments de 0,25 cèntims. Abonaments que s'havien d'adquirir a les Cotxeres en forma de llibret amb 20 fulls al preu d'un duro.

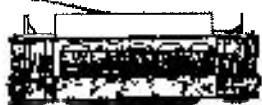
Argentona, parada i fonda del tramvia.

GUELL



LA COMPANYIA FA VOLAR COLOMS

Els de la companyia ho veien i no s'ho creien. L'afluència de viatgers va ser considerable i els guanys també. Davant la bona acollida, els accionistes es fregaven les mans de contents i es posaren a fer volar coloms en fer públic el projecte de fer baixar el tramvia pel carrer Fray Luis de León, plaça de Pi i Margall (avui plaça de Cuba), carrer de Cuba i Churruga fins a l'estació del tren. L'únic tram on es van col·locar les



Barcelona - Xarxa de Biblioteques

Dos accidents mortals

El tramvia al llarg de la seva història va tenir dos accidents mortals en els quals van morir dos homes.

El primer, va tenir lloc el divendres, dia 11 de juliol de 1952, a les 13,20 al carrer Argentona (abans Calvo Sotelo) a l'altura del carrer Sant Pau quan l'empleat de les oficines de Contribucions, Josep Calsapeu i Saurí, intentà agafar el tramvia en marxa. Va rrelliscar i anà a parar sote les rodes. Va ser traslladat urgent a la Clínica L'Aliança i moria a casa seva al cap de poques hores.

El tramvia era el número 4 i anava conduït per en Josep Barbena i Font.

El segon accident, va passar el dia 19 d'octubre de 1958 a les 19,30 de la tarda a l'altura dels Xalets Carreras en direcció a Argentona, quan el tramvia número 5 atropellà en José Hidalgo Gracera, que es trobava prop de la via arrançant la seva bicicleta. Morí a l'acte.

El tramvia anava conduït per en Josep Bosch i Salanova.

vies va ser al carrer Churruga. Ah! i també van anunciar que farien arribar al tramvia fins al parc Municipal de Mataró.

QUEIXES DEL SERVEI

Dels tres periòdics locals de l'època, el més crític era el «Diari de Mataró», primer contra l'Ajuntament referent al projecte d'urbanització de la Rambla i després contra el servei dels tramvies. El dilluns, 13 d'agost de 1928, deia: «El que va passar ahir és senzillament escandalós. Vam tenir ocasió de comprovar personalment que un dels cotxes que estaven en servei, en pujar cap a Argentona circulava amb el fre de davant inútil. És a dir, que el cotxe estava virtualment inutilitzat per circular, car el defecte era prou greu perquè una empresa que no volgués córrer el risc d'una catàstrofe el retirés immediatament. Malgrat tot, el cotxe seguí fent viatges i quan pujava havia de

dur un home al fre del darrera per prémer-lo en les parades, cosa realment absurda, car amb el tramvia atapeït no podia veure quan havia de parar o caminar.

En els cotxes, s'hi arribaven a encabir més del doble de places, cosa realment perillosa, car els motors no estan calculats per a arrossegar un pes semblant. El punt culminant del desastre fou a darrera hora de la tarda. Un cotxe que sortí d'Argentona a un quart de nou del vespre, en arribar a mig camí, se li van trencar els frens. Els viatgers sofriren una sotragada brutal i la majoria van caure. Aleshores els retornaren a Argentona i els feren canviar de cotxe i àdhuc hi havia cobrador que exigia de nou el pagament del bitllet.

A la fi, empengueren el retorn entre crits i escàndol i prop d'un quart d'onze arribaren a la nostra ciutat».

UN MORTAL ENEMIC

Un enemic del tramvia, que a la llarga seria mortal, eren els aiguats que feien baixar els torrents plens d'aigua i fang inundant les Cotxeres i avariant el transformador. Pel febrer del 1930, una d'aquestes tempestes provocà la suspensió del servei a causa d'una important avaria del transformador suplint el servei un autòmnibus.

La riera d'Argentona era un altre punt conflictiu en cas de mal temps. L'enginyer cap de la 2a Divisió de la Inspecció Tècnica i Administrativa de Ferrocarrils envià, per l'octubre de 1928, una comunicació a l'Ajuntament i aquest lliurà una còpia a la companyia de tramvies en què deia, entre altres coses, «que todas las circulaciones del tranvía de su dirección hagan parada absoluta antes de entrar en el cauce de la riera de Argentona en cuanto baje con agua y que el cobrador del coche proceda a pie a reconocer si la riera es franqueable antes de autorizar el paso del tranvía bajo su responsabilidad».

I va ser un aiguat, com veurem més endavant, el que provocà la defunció del tramvia.

PRIMERS ACCIDENTS

Malgrat els moments d'eufòria, el primer accident no trigaria ni un mes a produir-se. El «Pensament Marià» del 15 de juny ho explica així: «Una de les antigues faroles de la Rambla, que amb motiu de la reforma d'aquest carrer i de la instal·lació del

tramvia fou transformada per a sostenir el cable conductor del corrent, davant de l'església de Santa Anna, es trencà en rodó en passar un dels cotxes i caigué a terra». Per la seva banda, «La Unión» explicava les causes dient que «al tomar con exceso de velocidad la curva con pendiente que existe a la entrada de la plaza por descuido del cobrador, que en estos momentos debe ir pendiente al trole, se produjo el hecho, que como alarma, a pesar de poca importancia».

I dins el capítol d'accidents, cal esmentar els descarrilaments del tramvia i que al llarg dels 37 anys de serveis van ser freqüents. «A dotzenes. El tramvia havia descarrilat dotzenes de vegades. Sortosament poques vegades havien existit accidents greus. La causa de tants descarrilaments era





El popular 4, «el gros», quan girava per la Riera en direcció al carrer d'Argentona.

la pluja i la sorra. Ara bé: no era aliè, en aquests accidents, la misèria. Recordo que sempre demanàvem a l'Estat subministraments de llantes i aquestes no arribaven mai, o bé es

retardaven molt, la qual cosa significava que si les portaves molt gastades, el perill que et sortissin de la roda i provoquessin un descarrilament era molt gran», explicava en Quirze

Carbó, tramviàire, a «El Maresme» del 28 de maig de 1978.

Deixem constància, avui, del primer descarrilament que succeí el 26 de juny, a menys d'un mes de l'estrena del servei i que el «Pensament Marià» explicà així: «En el desviament veí de la Riera d'Argentona es trobaren un cotxe descendent i dos ascendants. El que baixava deixà passar el primer dels que pujaven, però immediatament reprengué la via i es trobà amb el segon dels ascendants, que seguia de prop el primer; si va venir de molt poc que els dos cotxes no topen, i no fou així per la ràpida frenada d'ambdós vehicles.

Amb la violenta maniobra, el cotxe descendent saltà de la via, fent necessari el transbordament dels passatgers. Al cap de tres quarts d'hora de feina, el cotxe tornava a quedar damunt els rails».

El tramvia, a l'esquerra, i l'autobús d'en Casas, a la dreta, dos transports lligats amb el Mataró del segle XX.



MASSUTS

El seu ordinador té una base lògica?



IBM IBM System/2 Olivetti   Canon  HP Y COMPATIBLES

Logic Control. La informàtica més lògica.

Com que en informàtica si quelcom va malament tot el demés també hi va, LOGIC CONTROL li ofereix la informàtica integral, amb una extensa gamma de programes, actualitzats dia a dia, en el seu propi idioma i amb un servei d'assistència tècnica permanent.

PROGRAMES DE GESTIÓ COMPTABLE (Comptabilitat, I.V.A., etc.)
PROGRAMES DE GESTIÓ ADMINISTRATIVA (Facturació, stocks, etc.)
PROGRAMES DE GESTIÓ PERSONAL (Seguretat Social, Nòmines, etc.)
i de molts més, adaptats i preparats per a resoldre cada cas concret.

Informi's, no li costarà res i podrà guanyar-hi molt.



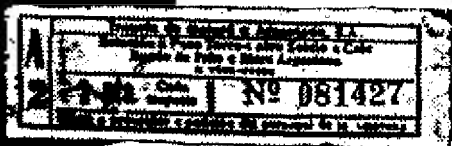
Isern, 25
- Mataró

APLICACIONS
INFORMÀTIQUES I
MÀQUINES D'OFICINA

Tel. 7991100

Distribuidor Autorizado

**LOGIC
CONTROL**



CAPIT



Al seu pas pel pont de la plaza d'Argentina als anys 30.

Els punts més freqüents on es produïen els descarrilaments, segons els usuaris del tramvia, era al lloc anomenat La Fassina que és el punt en què el tramvia deixava la carretera (on ara hi ha el Pancho Tennis Club) ja que el terra no era massa sòlid. Un altre punt conflictiu era davant dels Salesians.

El descarrilament més espectacular i greu per les seves conseqüències va tenir lloc el diumenge 1 de juny de 1961 a tres quarts de quatre de la tarda quan el tramvia, «la Treseta», baixava cap a Mataró i a l'altura de «Can Boada», entre els Salesians i els Burots, va sortir de la via i després de recórrer uns metres va bolear i causà 45 ferits dos d'ells greus. «El tramvia havia partit desde el vecindario de Cerdanyola y dada la hora propia para trasladarse a nuestra ciudad y la lluvia que arreciaba, bajaba completo», explica «Mataró» del dia 3 d'octubre del 1961. Per la seva part, en Miquel Viladevall, cap de ta-

llers de la companyia, que es desplaçà al lloc de l'accident, considera que el conductor Alfonso García Ortega devia anar una mica massa ràpid tenint en compte que plovia. L'alcalde, Pedro Crespo, també hi anà i en veure el desgavell va exclamar: «este es el fin del tranvia», segons en Miquel Viladevall.

L'enrenou va ser molt gran. La Creu Roja i les forces d'ordre públic van evacuar els ferits a l'Hospital i la Clínica.

NOCES DE PLATA DEL TRAMVIA

El 27 de maig de 1953 el tramvia arribava als 25 anys de serveis. Quantes anècdotes, quantes vivències, quants records s'han produït i que estan vius en la ment i el cor de molta gent. Mataró i Argentona s'han beneficiat enormement del seu servei, malgrat les crítiques més o menys justificades. El transvasament humà és constant. L'expansió del barri de Cerdanyola ha d'agrair al

tramvia la seva inestimable col.laboració. Els veïns del barri gaudiren d'un transport, que, si no era ni massa ràpid ni massa còmode, era molt econòmic.

Amb motiu de les noces d'or, la companyia va celebrar una missa a la parròquia de Sant Josep en sufragi dels consellers, accionistes i productors morts. Autoritats i invitats es traslladaren, en tramvia naturalment, a Argentona on l'alcalde de la vila, en Fortí Ros, fill del promotor del tramvia, en nom de la corporació va nomenar Fill Predilecte d'Argentona el seu pare, l'Eduard Fortí i Solé.

Posteriorment, es faria un dinar a l'Hotel Colon. Brindis, parlaments, obsequis...

I el tramvia continuà cobrint el seu trajecte rutinari.

A partir d'ara, però, viurà una nova etapa en què l'automòbil i l'augment de la circulació, es feren amos i senyors dels carrers. Començaven els





El tramvia número 2, a punt de passar per davant del Clavé.

problemes d'aparcament i de circulació.

El pols entre el vell Fortí, «el groc», i l'alcalde de Mataró, Pedro Crespo, serà digne d'una pel·lícula de Vittorio de Sica i que es podria titular «Pan, amor y... tranvía».

LA NOVA CARRETERA

El tramvia arribava fins a la porta de l'estació de la Renfe quan la carretera nacional II passava pel Camí Real, però quan aquesta es va desviar cap a la costa, paral·lela a la via del tren, es produí el primer assalt del combat que lliurarien Pedro Crespo, alcalde de Mataró, i Eduard Fortí, fundador i president de la companyia de tramvies. L'Ajuntament de Mataró pretenia que el final de trajecte fos al capdavant del carrer Lepant. En Fortí esgrímia la concessió que l'autoritzava arribar davant de l'estació i volia fer girar el tramvia pel carrer Gravina i Churruca avall. L'afer anà als tribunals i es donà la raó a la companyia. Primer assalt a favor d'en Fortí. A l'estiu de l'any 1957, s'inaugurava la nova carretera i el tramvia baixava Churruca avall.

El segon assalt no trigaria massa a

produir-se, ja que la Comissió Municipal Permanent del dia 3 d'octubre de 1958 quedà assabentada d'una proposició de l'alcalde Pedro Crespo «sobre unificar las normas de circulación y por tanto la obligación de someterse a una sola y única dirección, la de sentido ascendente, en la Rambla del Generalísimo Franco a toda clase de vehículos, en los que se incluyen los tranvías, que hasta ahora vienen circulando por dicha vía pública en ambas direcciones». Era el primer «ganxo» directe a la cara.

Efectivament, la baixada del tramvia per l'esquerra de la Riera representava un seriós inconvenient per al trànsit cada cop més intens. Si la companyia hagués tirat endavant el projecte de fer baixar el tramvia pel carrer Fray Luis de León, ara no es trobaria en aquest problema.

El periòdic «Mataró», pro-governamental, fa costat a l'Ajuntament de forma descarada. Els titulars són ben expressius: «¿Ultimatum a la Compañía de Tranvías?» diu el 4 de novembre de 1958 i un subtítol afirma «El Ayuntamiento ha decidido acabar definitivamente con los embotellamientos y accidentes

que provoca la libre circulación del tranvía». I el 15 de novembre del mateix any i a primera pàgina diu «Dentro de cincuenta días finaliza el plazo concedido por el Ayuntamiento para la regularización del tránsito de los tranvías por la Riera del Generalísimo» i el 6 de desembre torna a recordar l'acord municipal i titula l'article «La Compañía parece no enterarse. Sin embargo dentro de cuatro semanas finaliza el plazo dado por el Ayuntamiento tolerando la anárquica circulación de sus vehículos».

Finalment, la Companyia de Tramvies dóna senyals de vida mitjançant una carta adreçada al «Mataró» que aquest tren a primera pàgina i que, en resum, diu que «con arreglo a los términos de dicha concesión la Compañía necesita la pertinente autorización del Ministerio para proceder a cualquier modificación del trazado de la línea» i protesta enèrgicament referent a les acusacions del periòdic «de que esta Compañía no está dispuesta a acatar las resoluciones de las dignísimas autoridades de Mataró, a las que ha prestado en todo momento el debido acatamiento y con las que ha mantenido



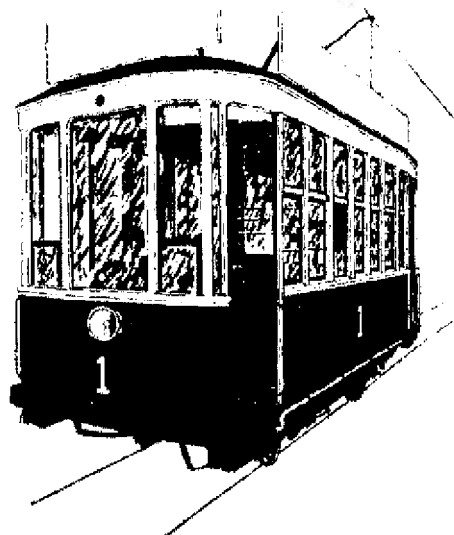
seguirà manteniendo relaciones amistosas» (tota una resposta diplomàtica) i acabem suggerint «una reuni6n del ilustre se6or alcalde de esta ciudad con el ilustre se6or jefe de Obras P6blicas y un representante de esta Compa6ia, sería el camino más rápido para resolver el problema». El mateix peri6dic i a continuaci6 d'aquesta carta-r6plica insereix una nota que diu, en resum, que «Tenemos noticias de que en vista que no se obtenía nada positivo a las indicaciones amistosas de la Corporaci6n Municipal, se les mand6 un oficio el 26 de marzo de 1957 rogándoles una soluci6n para que el tranvía circulase en una sola direcci6n, sin haber obtenido contestaci6n alguna».

Poques hores abans que entrés en vigor l'acord municipal de direcci66n única per la Riera, el «Matar6» del dia 29 de gener de 1959 insisteix en la

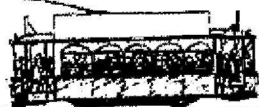
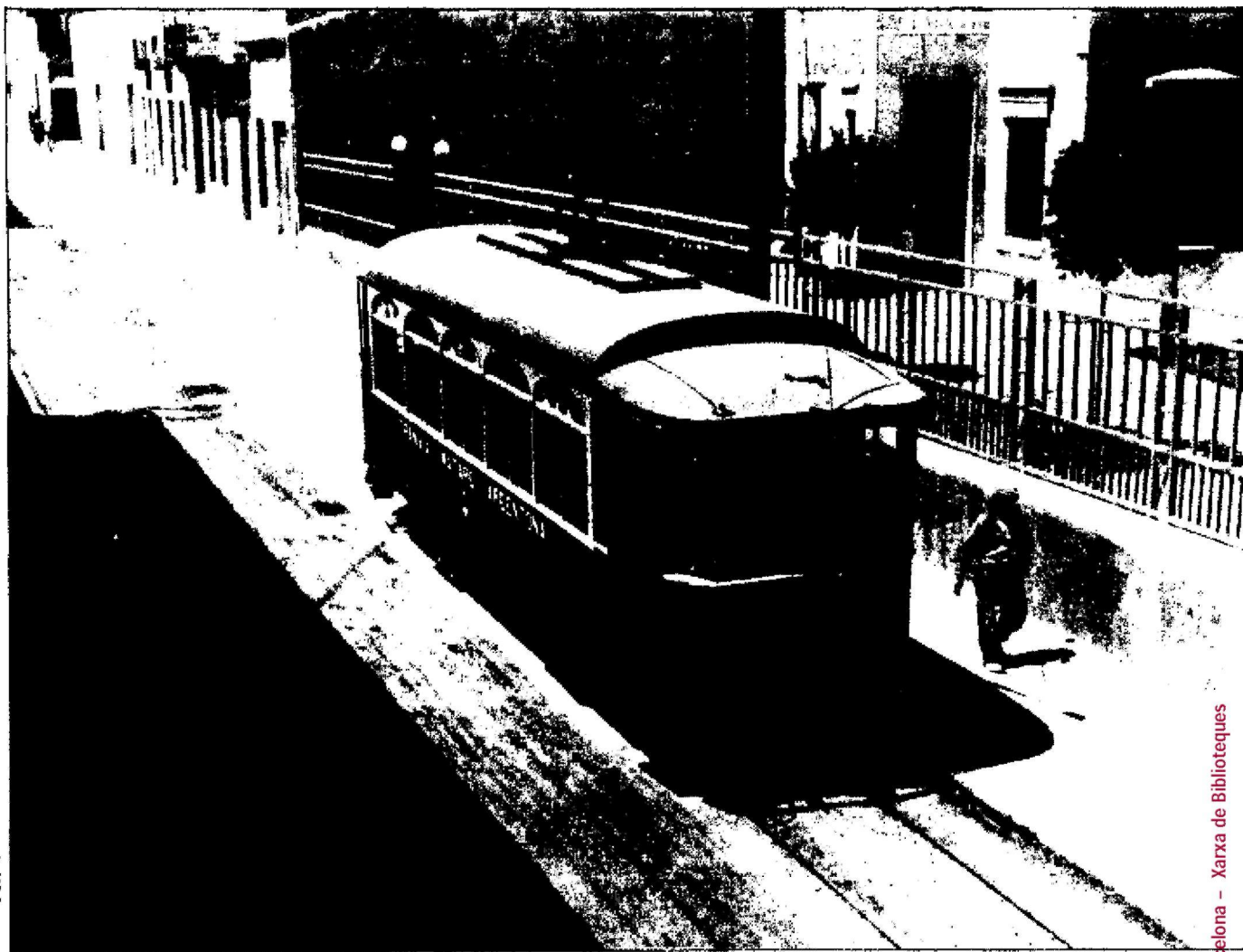
seva postura partidista titulant un article a la pàgina 2: «A las pocas horas para expirar el plazo concedido por el Ayuntamiento a la Compa6ia de Tranvías, ésta no ha presentado ninguna propuesta».

I com que la Compa6ia es mantenia en els seus tretze, a partir del divendres dia 6 de febrer, el tramvia deixà de baixar per la Riera de les nou del matí a les nou del vespre. Crespo guanya l'assalt per punts, però el combat continua.

La Compa6ia, a part de presentar un recurs de reposici6n contra l'acord municipal, estudia la possibilitat de fer baixar el tramvia per les muralles del Tigre i Sant Llorenç i el peri6dic «Matar6» torna a prendre postura en contra de l'esmentada Compa6ia quan el dia 5 de març de 1959 publica un article titulat «¡No! al tranvía por la muralla». Notícia



El número 4, construít a Matar6, el 1928, l'any de la seva inauguraci6n.





basada en l'opinió d'uns veïns. En cap moment el periòdic oficialista va a buscar l'opinió de l'empresa.

Va passant el temps fins que un dia el Ministeri d'Obres Públiques comunica a l'Ajuntament (setembre de 1959) que s'autoritzi el pas del tramvia per la Riera fins a l'Estació i «de ser deseo del municipio el cambio de itinerarios, que corra a cuenta de éste los gastos que se ocasionen» («Mataró» 10 de setembre de 1959).

Una altra sentència, aquesta del Tribunal Territorial del Contenciós Administratiu, d'octubre de 1959, decretà la suspensió preventiva de l'execució de l'acord de l'Ajuntament referent a la circulació de tramvies. La Comissió Municipal Permanent acordà recórrer davant del mateix tribunal. De moment, en Fortí guanya l'assalt i el tramvia torna a baixar per la Riera. Han passat vuit mesos. En Fortí tot i que el combat no s'ha acabat ja vol mostrar-se guanyador. El primer dia que el tramvia torna a baixar per la Riera ell i els altres membres del consell d'administració baixen en tramvia amb aire triomfant fent sonar el timbre «tinc-tinc-tinc-tinc» insistentment al llarg de la Riera i sobretot en passar per davant de l'Ajuntament. Aquell va ser un dia gran per a la Companyia mentre a l'Ajuntament en Crespo preparava el nou assalt.

I amb el triomf de la companyia tornaven els embussos de trànsit.

El temps va passant i, després d'un any, pel novembre de 1960, el Tribunal Provincial del Contenciós Administratiu dona la raó a l'Ajuntament quant a l'ordenació del trànsit de vehicles. «El pleito del tranvia, resuelto a favor del Ayuntamiento», diu el periòdic «Mataró» del dia 15 de novembre de 1960 a primera pàgina. Ara és en Crespo qui se senti triomfant. A partir d'ara, hi haurà una forta divisió entre els components de la companyia de tramvies. Per un costat, el vell Fortí que vol tirar el tramvia endavant tant si com no i imposa el seu criteri de demanar l'autorització per fer-lo baixar pel carrer Fray Luis de León. Va a Cijon, compra més tramvies i rails. Els tramvies no van arribar però els rails sí, sense arribar-se a instal·lar tot i tenir el permís. Què havia passat?

Dones que l'altre sector de la companyia, encapçalat per en Manuel Viñals, va imposar el seu criteri proposant la substitució del tramvia



Els tramvies passant pel costat dels Xalets Carreras sota la mirada d'un guardia.

per autobusos. «Es va celebrar una junta d'accionistes extraordinària, pel 1964, molt tensa en la qual vam derrotar el vell Fortí. El seu fill, Emili, que era el gerent, va votar amb nosaltres i això li va significar que el pare el desheretés», recorda avui Manuel Viñals.

Com és que un negociant com en

Fortí s'obstinés a mantenir un negoci ruïnós? «Penso que va ser perquè la idea no va partir d'ell i que per això no volgué acceptar-la. Era un home tossut», segons Manuel Viñals. Sabem que fins i tot intentà desbancar el seu fill Emili del càrrec de gerent en veure que no li era massa d'ècil.

En el ple de l'Ajuntament de Ma-





FIGUERAS

taró del mes d'abril de 1964 s'autoritza la baixada del tramvia pel carrer Fray Luis de León. La Companyia, per les raons que hem dit abans, no s'acaba de decidir i finalment pel juliol del mateix any demanen que el final del trajecte del tramvia sigui al carrer d'Argentona i muntar un servei de transport

ELS TRAMVIARIS

Miquel Viladevall (cap de taller)	Tomàs Garcia
Quirze Carbó	Joan Puig
Esteve Ametller	Miquel Capdevila
Joan Carreras	Josep Tarragó
Josep Barbena	Francesc Girovins
Francesc Barbena	
Josep Bosch	
Amadeu Vives	
Pascual Ametller	
Josep Vilert	
Josep Roig	
Joan Guàrdia	
Josep Casas	
Adolf Rovira	
Francesc Ginesta	
Josep Carbonell	

No indiquem quins eren cobradors o conductors perquè segons les necessitats de l'empresa tothom cobria el lloc que calia.

Segons les nostres investigacions, queden molt pocs tramviaris vius i amb l'únic que hem parlat i que ens ha facilitat molta informació és en Miquel Viladevall, «el dels tramvies», com tothom el coneix encara.

d'autobús des de l'estació.

El dimarts dia 3 de febrer de 1965 passa un fet transcendent: l'Eduard Fortí i Solè, «el groc», mor als 95 anys d'edat i amb ell la postura aferrissada en defensa del tramvia que havia mantingut dins de la companyia i davant de l'Ajuntament de Mataró i més concretament amb en Pedro Crespo. «Efectivament hi va haver una lluita encarnissada entre els Fortí i l'alcalde Pedro Crespo, que entre el tinent d'alcalde Joan Fàbregas de Curall, i jo vam anar lluitant», explica Manuel Viñals.

La desaparició del vell Fortí va aplanar les dificultats i l'Ajuntament en el ple del mes de maig del mateix any aprovava la sol·licitud de la companyia. El tramvia, sense en Fortí al davant, ja no baixaria més Riera avall. Era el divendres dia 4 de juny.

Però, quan tot semblava tornar a la normalitat i quan ningú no ho preveia, arribarà el tràgic final del tramvia.

RÈQUIEM PER A UN TRAMVIA

La nit del divendres i dissabte dels dies 9 i 10 d'octubre de 1965 va caure sobre la ciutat i comarca un fort aiguat que va provocar nombroses pèrdues, entre les quals, irreparable, la del tramvia. La destrossa va ser general, «pero donde la tormenta alcanzó caracteres de catástrofe fue con el derrumbamiento de varios tramos de muro de contención del Torrente d'en Boada, precipitándose las aguas con suma violencia por la Ronda de Prim, de Alfonso XII y Barceló, así como por las calles adyacentes hasta llegar a la carretera

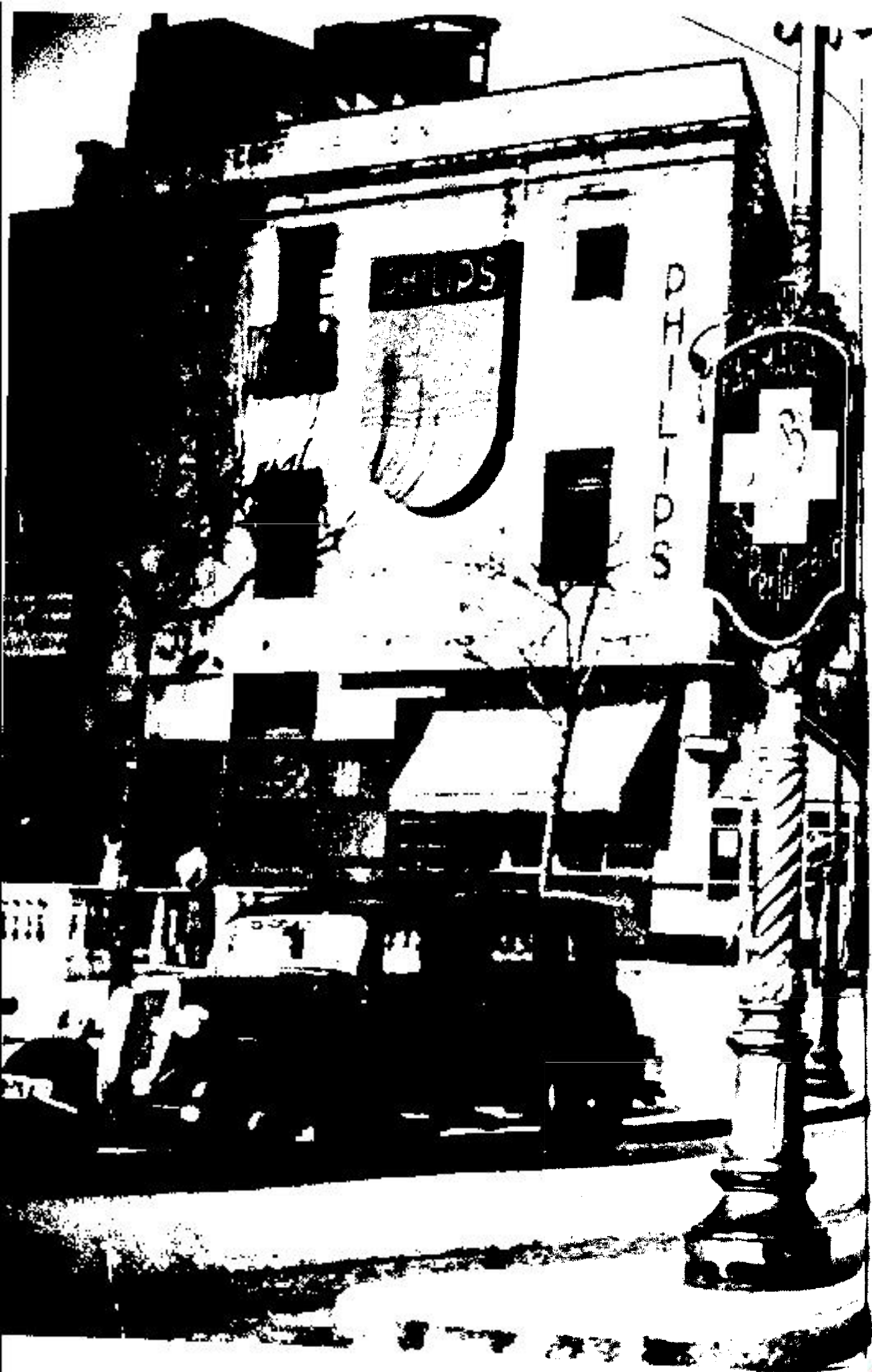
general. La Compañía de Tranvías sufrió desperfectos de vital importancia, anegándose totalmente sus cocheras, despachos y dependencias, ya que el agua entraba violentamente por la parte del edificio que da a la Ronda Prim, saliendo por la calle de Tetuán. Destrozó la central eléctrica y deterioró las unidades allí situadas. Se calcula que la pérdida sufrida alcanza los quince millones de pesetas, toda vez que también fue destruido el puente del tranvía situado en la Riera de Argentona, lo que hace suponer que será difícil la reanudación del servicio de tranvías con Argentona, lo que probablemente deberá efectuarse con los modernos y eficientes autobuses de que dispone la Compañía». («Mataró» 14 d'octubre 1965).

Efectivament, aquesta torrentada va precipitar la mort del tramvia i en Miquel Viladevall, cap del taller, ho recorda avui en detall. «Aquell aiguat va destrossar la central elèctrica cobrint les cotxeres amb més d'un metre de sorra. La mateixa pressió de l'aigua dificultava l'obertura de la porta del carrer Tetuà».

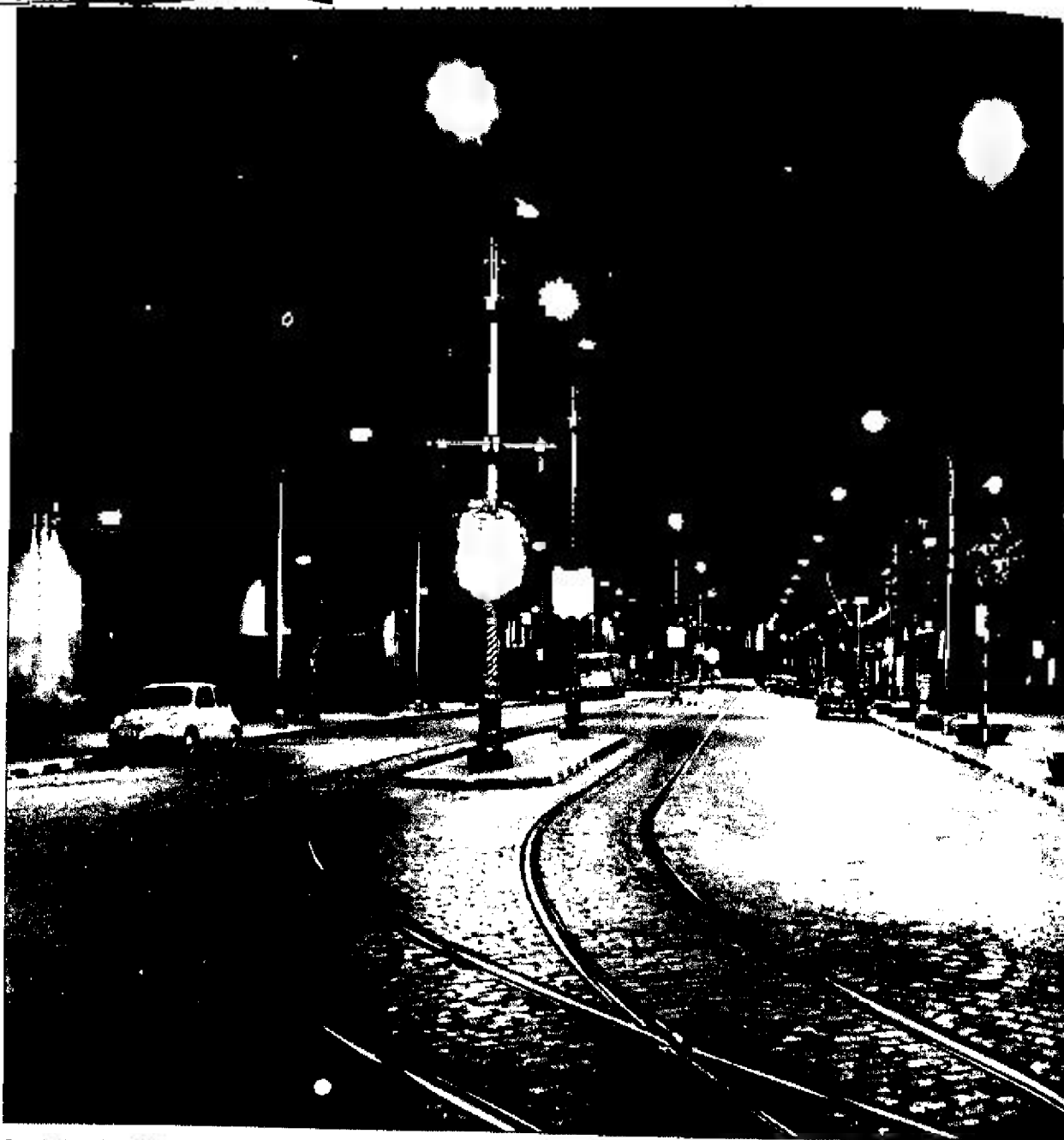
Per altra banda, la destrucció del pont de la riera d'Argentona va acabar de rematar el tramvia. «De fet el que se'n va emportar el pont no va ser l'aigua sinó el fet que es deixés extreure sorra sense mida a la Riera, la qual cosa facilità la labor de l'aigua excavant els fonaments de l'estructura del pont. Altres vegades havia baixat la Riera però no passava res», ens explica l'Alfons Güell d'Argentona.

Va ser, però, aquesta torrentada i









De nit, les vies del tramvia llüïen com s'observa en aquesta imatge nocturna de la Rambla de finals dels cinquanta.

rierada el que va enterrar definitivament el tramvia? El servei en els últims anys era ruïnós. El tramvia estava ferit de mort «en no ser rendibles les tarifes, ja que no ens autoritzaven augmentar-les per part del govern de Madrid feni-nos mantenir uns preus polítics», recorda Manuel Viñals. Les raons del govern franquista, segons en Miquel Viladevall, era el temor que «los rajos» no provoquessin aldarulls.

D'alguna manera aquell aiguat va

venir a precipitar un final que la majoria dels membres de la companyia desitjaven.

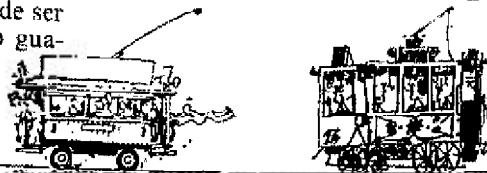
Un final trist, tràgic, indigne per a un servei tan popular com criticat i que avui recordem amb nostàlgia. Potser sí que ja li havia arribat l'hora i potser sí que aquella desgràcia li va donar un final èpic, de tragèdia grega.

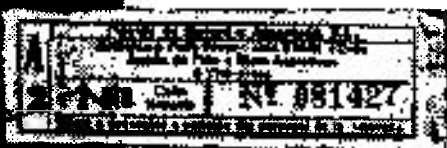
Vist avui amb perspectiva, penso que el final del tramvia havia de ser festiu, alegre. D'una jubilació gua-

nyada amb tots els honors, entrant així en el món dels records entranyables dels mataronins i argentonins.

El cert és que el tramvia mai més tornaria a sortir de les cotxeres per fer el seu clàssic i emotiu recorregut.

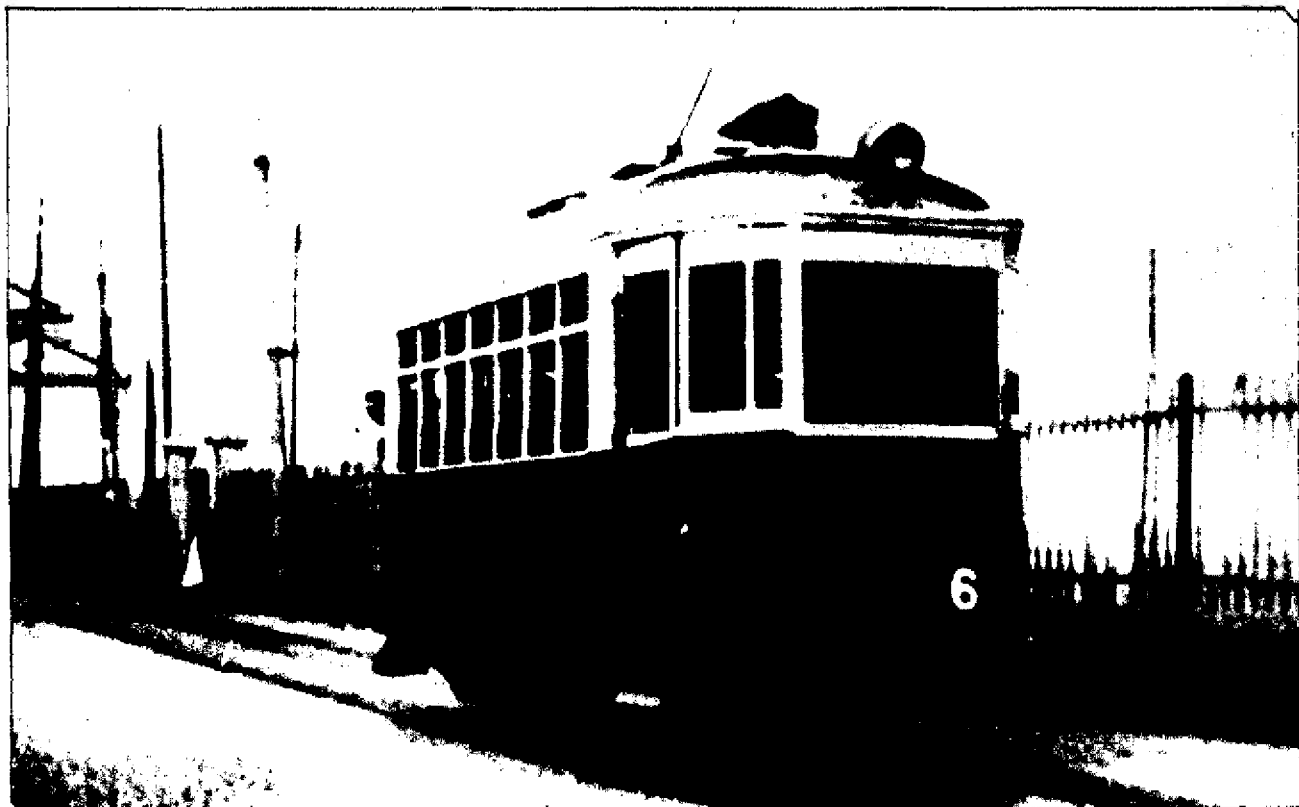
La seva silueta mai més tornarà a ser present en la nostra vida quotidiana. Només ho serà en els nostres cors.





Viatge sentimental en tramvia

Quants llocs han canviat des que el tramvia feia el recorregut entre Mataró i Argentona! El paisatge actual que podem veure des de l'estació fins a l'Hotel Solé, trajecte del tramvia, poca cosa té a veure amb el d'anys enrera. Recordem per uns moments — sempre la nostàlgia! — què es veia des del tramvia.



El tramvia arribava fins davant mateix de l'estació del ferrocarril (1952).

Seiem en el 4, un tramvia especial per ser fabricat a Mataró i per ser més còmode que els altres. Els seients, per a dues persones, estan repartits en dues fileres i separats pel passadís central. La visibilitat és total ja que les finestres són de vidre. A l'hivern, els viatgers que van asseguts estan resguardats del fred per les dues portes que aïllen la part central del vagó. En canvi, els qui van a les plataformes del davant i del darrera van a la intempèrie.

El tramvia es va omplint i alguns passatgers han d'anar drets a les plataformes. «*Fins on van?*» ens pre-

gunta el cobrador que porta un uniforme blau marí i una gorra. «*Fins al final, a l'Hotel Solé*» li responem. Un cop ha cobrat el bitllet, dona dues estrebades a la corretja que penja horitzontalment sobre els nostres caps, tot fent sonar la campana que avisa el conductor que ja pot arrencar. El conductor, que va tota l'estona dret, desferma els frens fent voltar una roda que té tots els aires d'un timó de vaixell i amb el peu dona dos cops secs al suport del timbre «tinc-tinc» que fa el paper de botzina. Una maneta horitzontal, que el conductor fa oscil·lar a discreció, posa en mar-

xa el tramvia.

Una lleugera sotragada ens avisa que iniciem el trajecte enfilant carrer Churruga amunt per girar aviat cap al carrer Gravina i després cap al de Lepant. La primera parada és davant de la Clínica de l'Aliança. «Clic-clinc». Reemprenem la pujada i ara el tramvia, per poder girar cap a la Rambla, fa una volta oberta a l'entrada del carrer de la Mercè per a girar a la dreta i enfilat la Rambla on hi ha la primera doble via, des de can Tria al Canaletes.

Els plataners de la Rambla ens ofereixen la seva ombra protectora i





serveixen d'habitatge estacional a milers de pardals que xiuxiuegen amagats entre els seus pàmpols.

Al cinema Clavé està anunciada «La esclava llibre», interpretada per Clark Gable i Yvonne de Carlo. I més amunt, al cinema Serra (abans Can Pepet i Gayarre) s'hi projecta, per tercera setmana, la superproducció «Ben-Hur».

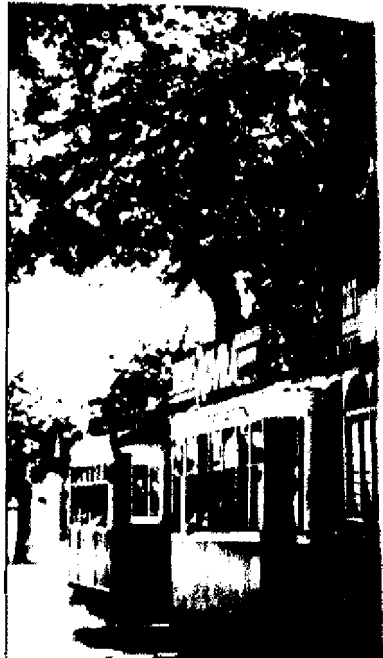
A can Tria despatxen un munt de diaris i revistes als atrafegats lectors, mentre els de l'Sport, amb cara d'avorrits, baden mirant cap a la Rambla. A can Serras, s'hi despatxen els últims modelets i a Cal Rabregat un estol de paraigües penjats esperen comprador. De l'altra banda, ens arriba la cridòria dels vailets del col·legi dels escolapis a punt de plegar.

Una suau frenada ens avisa que hem arribat a la plaça de Santa Anna, el cor de la ciutat, una placeta petita, però plena de vida, on els urinaris semblen pregonar l'existència d'un inexistent metro. En aquesta parada puguen diversos estudiants de

«can culapi» amb la seva bata a ratlles blanques i blaves, grans carteres penjades a l'esquena, genolls pelats i l'esverament de sortida del col·legi.

El tramvia arrenca per a iniciar la pujada de la Riera per la dreta. Els til·lers, plantats a banda i banda, ens perfumen el recorregut amb la seva flaire delicada. De sobte, tornem a sentir el timbre del tramvia que sóna frenèticament «tinc-tinc-tinc». Què passa? Uns bordegassos han col·locat escuts de cervesa i gasosa «La Perla» a la via perquè el tramvia els aixafi. Els escuts aixafats eren com moneda legal entre els estudiants de la postguerra.

GUTH



EL 4 PAM A PAM

		La màquina	
Llargada	10 metres	Llargada	5 metres
Alçada	3,5 metres	Amplada	1,48 metres
Amplada	2,60 metres	Alçada	0,80 metres
Selents	35	Pes	5 tones
Pes	10 tones.		

La patxoca dels carruatges

Núms. 1 i 2. Eren nous i fets a València.

Núm. 3. Era de segona mà i també venia de València. Se'l coneixia per «Treseta» ja que la muller d'un accionista es deia Teresa.

Núm. 4. Fet a Mataró pels tallers d'en Joan Torrent Gispert. Se'l coneixia amb el nom del «gros» a causa de la major cabuda i grandària que els altres.

Núm. 5. El «quinto».

Núm. 6. Germà de l'anterior i procedien de Bilbao.

Núm. 7. Era de segona mà, de Gijón, i el van tornar pel seu acusat balanceig. D'aquí ve que se'l conegués per «la Gòndola».

El núm. 4, el «Gros» té la seva història particular pel fet que va ser construït a Mataró al «Taller de Construcció Moderna de Juan Torrent Gispert» amb seu social al carrer Sant Isidor, cantonada Moratín, a Mataró.

Amb data de 14 de gener de 1928, o sia quatre mesos abans d'inaugurar-se el servei, va fer tres propostes:

1. «Jardinero» per a 24 passat-

gers. 10.000 pessetes.

2. «Tartana» per a 20 passatgers. Dos bancs al llarg del cotxe. 14.000 pessetes.

3. «Elegante coche» per a 24 passatgers. 16.500 pessetes.

Finalment, la Companyia, segons ens explica l'Eduard Fortí i Cabot, optaria per fer un compendi dels tres projectes.

En una entrevista feta a en Quirze Carbó, tramviàire, en el setmanari «El Maresme» del 26 de maig de 1978, s'explica una anècdota referent a la construcció del número 4.

«La seva construcció es va fer en un local existent a la cantonada dels carrers Moratín i Sant Isidor, i les dimensions del nou tramvia serien de 2,20 metres d'amplada per 10 de llargada. Els altres feien dos per vuit metres. Tindria 36 seients per oposició als 15 tradicionals i les plataformes serien molt més petites.

La seva decoració consistiria en unes artístiques arcades a les finestres, amb els vidres de color i una acurada decoració interior.

Tot aquest projecte, del qual

no es conserva cap plànol, es va dur a la pràctica sense cap incidència... fins al dia de la seva estrena! Efectivament, a l'hora d'anar a treure el nou tramvia del taller, els seus conductors s'adonaren que, atesa la seva llargada, el tramvia no sortia per la porta, ja que aquesta no li permetia l'angle de gir necessari. Hagueren d'enderrocar, doncs, un tros de porta per tal de permetre la seva sortida.

Malgrat tot, hi ha qui diu que això no va ser una capgrossada, sinó que ja estava previst. En qualsevol cas, evitarem tota mena de comentari i ens limitarem a deixar constància d'aquestes versions».

En el mateix setmanari s'explica perquè la Companyia va encarregar el 4. «La companyia de tramvies va considerar que calia construir un tramvia a la mida dels senyors que anaven a "la colònia" d'Argentona, estiujants de la capital en la seva majoria. Aquest tramvia havia de ser més còmode que els altres, permetre que tothom anés asse-





La línia compleix 25 anys. Aquí veiem els tramvies davant del Bar Deportivo d'Argentona.

gut i que gaudis alhora d'una atractiva presència».

Des de la seva inauguració, el 4 va cobrir centenars de viatges entre les dues poblacions i quedà tristament arraconat a les Cotxeres esperant que algú el rescatés de l'oblit.

Un mataroní, en Josep Martí-nez, enamorat dels tramvies, va posar fil a l'agulla i al 1976 s'entrevista amb l'alcalde Francesc Robert Graupera. Com que la concessió de la línia ja ha acabat, els tramvies ara són propietat de l'Estat i a l'any 1977 són subhastats al preu inicial de 5.000 pessetes, però, per sort, la subhasta quedà deserta. Noves gestions davant de l'alcalde, ara ho és en Francesc Salas, el qual recull la idea i demana el dia 11 de març de 1978, a la «5.ª Jefatura Regional de Transportes y Comunicaciones», que depèn del Ministeri de Transportes i Comunicacions, i «a compte de la participació que li correspon» que es lliuri a l'Ajuntament el número 4. I la Comissió Municipal Permanent del dia 17 de desembre

de 1979 acorda tornar-lo a demanar. Per fi, la «5.ª Jefatura», el 15 de gener del 1980, respon afirmativament dient que «Consciente además esta Jefatura de que la motivación de dicha reiterada solicitud proviene de razones de naturaleza afectiva para la ciudad de Mataró que tantos valores históricos acredita en la iniciación en nuestro país del transporte terrestre sobre raíl, tiene a bien autorizar con carácter provisional y a reserva de lo que en definitiva resuelva la Superioridad, la adjudicación del expresado tranvía número cuatro a favor de ese Ayuntamiento, a cuenta de la participación que en su día le corresponda en el reparto de bienes procedentes del levante de la línea del Tranvía de Mataró a Argentona».

Malgrat aquest acord, el 4 segueix florint-se a les Cotxeres i en Josep Martínez continua trucant la porta dels alcaldes que van passant, sense resultats positius. Finalment, i gràcies a les gestions del secretari particular, Josep Fradera, l'alcalde acciden-

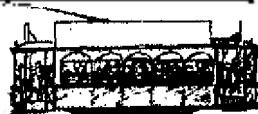
tal Ramon Pla autoritza el trasllat del 4 a l'Escorxadador on segueix florint-se des de l'any 1982.

El número 3, la «Treseta», és el que ha tingut més sort, ja que des de la Fira del 1977, està exposat al Parc Municipal. Els números 1, 2, 5 i 6 estan encara morts de sentiments a les Cotxeres. Sembla, però, que els números 1 i 2, segons ens han dit, aviat seran restaurats i exposats al públic, a Argentona, gràcies a l'acord que s'arribarà aviat entre les parts interessades. I el número 4 serà restaurat, segons fonts municipals, i és molt possible que el seu emplaçament definitiu sigui la plaça de Granollers en la nova configuració urbanística. Un lloc molt escaient ja que va ser a partir d'allí des d'on el tramvia inicià la seva singladura ara fa 60 anys.

La lenta progressió ens permet contemplar la Riera a pleret. A la dreta hem deixat la capella de Sant Sebastià, a l'entrada del carrer de Barcelona, tancada com sempre, i al seu davant Can Seixanta-cinc, la ferreteria de Can Colomer on el mateix senyor Colomer atén la clientela amb la seva conversa i simpatia habitual, mentre la seva muller —callada i discreta— porta la part prosaica del negoci: la caixa.

Un xic més amunt hi ha el magatzem de sants i santes de «La Moreneta». «La Parisièn», la petita llibreria de Can Pi i al seu costat l'immens local del sindicat vertical. Fent cantonada amb el carrer Pujol, en Martí Fitè despatxa queviures a la seva botiga i, més amunt, el Centro Mataronès, on —com sempre— pocs clients prenen alguna beguda. Poca virosta.

Si hem pujat als seients del cantó esquerre del tramvia hem pogut veure el popular Bar Canaletes, els aparadors de Can Castany i un xic més amunt els Magatzems Sant Jordi que



RESSOPÓ de CAP D'ANY

Restaurant *El Nou Cents*

Llagosta Villaroel amb crema de turbó
Civet de cérvol
Mousse de pinya al kirss

Vins i cava Masia Vallformosa, aigües minerals i cafè

Campanades any nou,
raïm de la sort
i bossa cotilló.

c/ Torrent, 21

6.200,- Ptes.

reserves al Tel. 799 37 51

pàrquing Pl. Tereses.

Mataró.

«DOMINEM EL FRED»



Puigdellivol

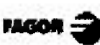
INSTAL·LACIONS FRIGORÍFIQUES

Instal·lador titulat nº 183 Prov. Barcelona

Fred Industrial
Comercial i Domèstic
Maquinària ram Alimentació i Hostaleria

DISTRIBUÏDOR OFICIAL PEL MARESME

Bones Festes



Som instal·ladors i reparadors autoritzats per la Conselleria d'Indústria de la Generalitat de Catalunya. Números 1.313 - 1.314 i 1.323 - 1.324

VENDES I SERVEI TÈCNIC Plaça de les Tereses, 29
TALLERS Massevà, 52 • Tel. 798.51.10 • MATARÓ

pere bravo i roig

Rètols

Material per a dibuix tècnic

Segells de goma

Rètols per a pisos

Plaques

Transferibles

Bústies

Carreró, 5

Tel. 790 25 90

08301 MATARÓ

donen un aire cosmopolita, de capital, a la nostra ciutat. La botiga de sabates de Can Royaltí, les galeries Aymà i Can Miracle, una confiteria que sempre ha fet patxoca. La petita botiga de la Marilú i Ca l'Abadal amb l'Eusebi Vidiella, la seva muller Elvira i les dues filles —l'Elvira i la Roser— tots darrera el taulell. Quantes vegades hi hem entrat per a tafanejar patufets i diaris sense pagar-ne ni cinc. Ca l'Abadal era més que una llibreria: era un punt de reunió i comunicació de la ciutat.

Una frenada, ara un xic brusca, ens fa tornar a la realitat. On som? Davant l'Ajuntament, a «ca la ciutat», una altra parada obligatòria. Nova estrebada de corretja i seguim Riera amunt. Del Cor de Maria surt un estol de noies que escriuassant se'n van cap a casa. Més amunt, algunes s'aturen a Can Pepet per a comprar quatre llaminadures. D'altres entren a Can Pascual per a comprar pastilles de llet de burra (que n'eren, de bones!).

Novament tornem enrera i veiem a la cantonada amb el carrer de Sant Josep l'espaiosa drogueria d'en Benet Fitè i molt a prop seu la petita botiga de bragues i sostenidors de ca la Rosario, la popular Granja Montells —on un cartell de l'Agrupació anuncia una excursió a Sant Miquel del Fai— i l'espaiós cinema Modern on diverses persones estan mirant els quadrets de la pel·lícula «Papà piernas largas» de Fred Astaire i Leslie Caron. Seguint amunt i veiem ara la sastreria «La Ciudad de Londres», al seu costat la Granja Caralí i a la cantonada amb el carrer Argentaona podem admirar l'aparador de Can Calmarí amb els últims models de ràdios i tocadiscos.

El tramvia gira ara cap a l'esquerra passant frec a frec per Cal Nurro on uns vaillets compren cigarrets de regalèssia. Nova parada. És la parada de l'Ateneu on baixen els que han d'anar cap a la part oest de la ciutat.

El carrer d'Argentaona és pla i permet agafar empenya per a pujar el carrer d'Isern, ara per l'esquerra, la primera parada és un xic més amunt de Can Patuel, una botiga singular, curulla d'obres de teatre i de vestuari per a representacions. El carrer Isern és ampli amb dues fileres de platners que formen, a l'estiu, un túnel vegetal verd i per on el sol, a la tarda, juga a fet i amagar entre els pàmpols.





El número 2 es disposa a baixar des de Xurrijo, al carrer Argentona, per la Riera avall.

que com ventalls es belluguen nerviosament. La llum travessa els vidres de colors del tramvia reflectint-los als rostres dels passatgers que, silenciosos uns i parlaires els altres, segueixen el trajecte.

Ja som quasi als Burots on a l'esquerra hi ha les Cotxeres, la casa paterna dels tramvies en la qual descansen a la nit per a sortir-ne amb la rosada. Un burot es troba al peu de la caseta fumant un caliquenyo tot esperant l'arribada del proper carro per a cobrar-li els impostos establerts.

Ens dirigim cap a la parada del davant dels Salesianes. Se'ns apareix ara, al fons, el castell de Burriac, altiu i vigilant.

Avui és dijous, dia de visita dels Interns i, per tant, baixada obligada dels pares que s'han desplaçat des de Barcelona per a veure el noi. Aquí hi ha una altra doble via i bastant a prop, als Xalets Carreras, una altra. Ens hem d'aturar una estona per a esperar el tramvia que baixa d'Argentona. És (com si diguéssim) la meitat del trajecte. A vegades els conductors calculen malament i, quan es troben a prop, un dels dos ha de recular. En creuar-se els tramvies, els conductors es saluden amb el timbre de peu. I trico-traco arribem als Xalets on baixa força gent que es dispersa pels carrers de Cerdanyola, o Pueblo Seco, segons alguns.

Reemprenem la marxa i arribem al punt culminant del trajecte per a enfilars la «terrible» baixada de Can Vador del Sorrai i per l'esquerra!

Deixem la ciutat entera per endinsar-nos en plena natura i amb la presència de tres testimonis d'excepció: a la dreta, el Turó de Cerdanyola; a l'esquerra, la masia carregada d'història de Can Palauet i, al davant, amagat ara, el castell de Burriac. Al fons, Argentona espera i esguarda el tramvia.

El tramvia baixa rabent. Cal premer els frens. Tots trontollem. Els seients, duríssims, se'ns claven a l'esquena. Anem en direcció contrària avall, avall... Després de la llarga recta, al punt conegut com La Fassina, el tramvia deixa la carretera per a passar ara entre dues files de plataners que s'han salvat del «progrès». El conductor redueix la marxa, aquí és molt freqüent que el tramvia descarrili.

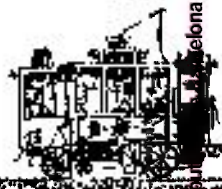
Som quasi a la Riera d'Argentona, l'accident geogràfic més difícil. Un pont, encara que modest, ens dona una sensació d'alçada i una inseguretat que posa un xic d'emoció a la travessia. Nova parada a Les Bassetes i entrem per fi al nucli urbà d'Argentona amb una nova parada al Sant Crist. Ara ens decantem cap a la dreta de la carretera, a tocar quasi el bosc, parcel·lat però magnífic, de la casa de colònies de la Caixa d'Estal-

vis de Mataró (la Caixa d'Orus). Els nois i noies miren amb frisança si el tramvia ha portat els pares o familiars per a poder sortir a passejar pel poble i arribar-se a la font picant per jugar i beure un got d'aigua amb anissos.

El tramvia passa ara arran de l'Hotel Colon per a parar davant del Bar Sportiu. Girem a l'esquerra pel carrer Bernat de Riudemeia. El desnivell torna a ser acusat. Nova parada al davant del Casal Parroquial. Serpentejant, s'enfila el carrer Josep Soler i entra ara pel magnífic passeig Baró de Viver, curull de cases senyoriales.

Aquest carrer és el final de trajecte, quan el tramvia, cansat, arriba a la porta de l'Hotel Solé. Tothom baixa. El revisor canvia «el trólei» de cantó així com els respallers dels seients per a quan sigui l'hora d'enfilars la tornada. Baixa i s'esmuny discretament.

Abans d'anar-nos-en, ens girem i contemplem el 4, «el gros», solitari, a punt d'engolir nous passatgers. La seva estampa és alegre malgrat que voluminosa, i els seus colors, vermell i blanc, ressalten entre els tons verds dels plataners i els torrats de les cases. Una estampa que, per sempre més, guardarem en els nostres cors.





BONES FESTES



Convidem els ciutadans a contemplar l'enllumenat extraordinari dels carrers, i els fem saber que ha estat possible mercès a l'aportació econòmica de:

PALMEROLA

Puigdellívol: Fred Comercial i Domèstic
 Novetats Lourdes - Confeccions
 Autoservei Escuin
 Muset Doiç i Sec
 Plàstics Mataró Servei General

Fàbregas — Sastreteria i Confeccions
 Tubkal — Botiga d'Esports
 Verd — Plantes i Flors
 Caixa d'Estalvis de Catalunya

PLAÇA DE SANTA MARIA

Calçats Boixet
 Farmàcia Vera (ant. Dr. Spà)
 Cereria i Cafès Masjuan
 Pere Pons. imatge i so

Joieria Abenza
 Francesc Pou. Pvre.
 U. Gómez. màquines de cosir

SANT FRANCESC i PORTAL DE VALLDEIX

Peixeteria Pau i Carne
 Fotos Masachs
 Entrepans La Moduixa
 Mobles Cau Mòdul
 Perruqueria Saldaña
 Perruqueria Palomeras

Floristeria Edelweis
 Calçats Alzaga
 Vins i Licors Joan Domingo
 Laminadores Carme Llavina
 Perruqueria Maria Àngels
 i veïns particulars del carrer

BONAIRE

Visión Radio
 Construccions Martínez
 Restaurant El Parral
 Joan Boix
 Jordi Estrany
 Boutique Kuatre

Casal l'Aliança
 Àngel Gómez
 Finsa -- Finques
 Comunitat de Veïns Bonaire 35
 Caixa de Pensions
 Vellafont, S. A.

Han col.laborat:

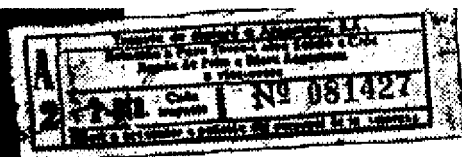


AJUNTAMENT DE
MATARÓ

Foment i Treball - Serveis Municipals

Entitat promotora





L'anecdotalari de començar i no acabar

Explicar anècdotes del tramvia és començar i no acabar. Qui no recorda anar en tramvia i no assistir a un descarrilament? O veure algú que estirava el tròlei i el desconnectava... o algun graciós que tocava la campana i el conductor arrencava abans d'hora... o que al primer ruixat el tramvia es quedava parat... o els monumentals embussos quan el tramvia baixava Riera avall... o quan...

Com ja hem apuntat, l'entremaliadura més freqüent era l'estirada del tròlei per la corda que penjava d'un ganxo, a la part del darrera i deixar el tramvia sense corrent. Els empleats se les veien de tots colors per impedir-ho, sobretot els últims anys per la quantitat de gent que hi pujava, a les hores punta, i es feia impossible fins i tot poder arribar a cobrar el bitllet a tothom.

Alguns dels ex-promesos que anaven a festejar a Argenton ens han explicat que a vegades en arribar al final del trajecte, com per rematar la festa, estiraven la corda avall per deixar-la anar ràpidament i la molia feia saltar el tròlei i la corda i aquesta amb l'empenta quedava penjada a dalt del tramvia amb la lògica enrabada de l'empleat que s'havia d'enfil·lar a dalt per recuperar-la i col·locar el tròlei un altre cop.

ELS «BULTOS»

Aquesta anècdota que us explicaré és treta de l'entrevista que «El Maresme» va fer al primer tramviàire, en Quirze Carbó, pel maig de 1978.

Resulta que per anar de l'estació fins a l'Ateneu calia comprar el bitllet Estació-Burots que costava 20 cèntims. La companyia, per cobrar els paquets dels viatgers, va fer imprimir un milió de bitllets de 15 cèntims i com que aquests bitllets, que portaven impresa la paraula «Bulto», no s'utilitzaven, van decidir destinar-los als viatgers del trajecte Estació-Ateneu. I va passar que la «vox populi» va començar a qualificar de «bultos» els qui els compraven i d'aquí ve que tothom preferia pagar 20 cèntims com abans i així evitar de ser anomenats «bultos».

Una anècdota poc coneguda és



Bonica panoràmica del tramvia passant per la Riera amb en «Perlsanas» dirigit el trànsit.

aquella en què després de celebrar la festa anual que els directius i empleats de la companyia celebraven a l'Hotel Colon, un any quan la majoria baixava en tramvia, en Miquel Viladevall i en Manuel Vinyals s'avançaren amb el cotxe d'aquest últim per arribar-se a les Cotxeres i

treure el corrent del tramvia i aquest va quedar una bona estona a les fosques i parat.

Un altre any la broma consistia a baixar de l'Hotel Colon sense el tròlei posat, a les fosques, i quan el tramvia arribava a la Riera d'Argenton, el feien parar i algú deia «ja



Nº 081427
 1989

LES PARADES DEL TRAMVIA

TERME DE MATARÓ

Davant de l'estació del tren
 Clínica L'Aliança
 Plaça de Santa Anna
 Ajuntament
 Carrer Argentona
 Carrer Isern (Can Patuel)
 Carrer Isern (cantonada Fray Luis de León)
 Els Burots (Plaça Granollers)
 Davant dels Salesians
 Xalets Carreras (Cerdanyola)

TERME D'ARGENTONA

La Fassina (davant Pancho Tennis)
 Les Bassetes (passada la Riera)
 Sant Crist
 Hotel Colón
 Bar Sportiu
 Plaça de Vendre
 Font de Liadó (carrer Josep Soler)
 Passeig Baró de Viver
 Plaça Ballot
 Hotel Solís

DOBLES VIES

Rembla
 Burots
 Salesians
 Xalets Carreras
 Carrer Isern (Can Patuel)
 Carrer Isern (cantonada Fray Luis de León)

podeu baixar. Ja hi som» i com que n'hi havia que en portaven més al cap que als peus queien a la Riera essent la riota dels altres.

«EL CANARI»

Som als anys trenta. L'últim tramvia sortia de l'estació a les 9 del ves-

pre i recollia els estudiants de l'Escola d'Arts i Oficis d'Argentona. En arribar el tramvia als Burots, el cobrador baixava, perquè a partir d'aquí ja no hi havia moviment de passatgers.

El conductor que es deia Antoni i al qual agradava molt jugar a cartes, posava el tramvia en la marxa més curta, a pas de persona, entrava al departament de viatgers i es posava a jugar a cartes, a «el canari», amb ells. El tramvia trico-traco arribava a Argentona i molts cops a la girada del Bar Sportiu es parava tot sol degut a la poca potència que tenia. No hi feia res. La partida continuava fins que els jugadors en tenien prou.

Anys després, als cinquanta i seixanta, durant l'últim viatge dels dies festius d'Argentona a Mataró, el tramvia no era conduït per l'empleat de la companyia sinó que ho feia algun dels viatgers. I algunes vegades el tramvia anava sol des de can Vador del Sorraí fins als Calets Carreras, mentre el conductor la feia petar.

RÈCORDS DE VELOCITAT

Sobre qui corria més amb el tramvia no hi ha unanimitat. Mentre uns diuen que era en Francesc Barbena, el petit, d'altres asseguren que el qui corria com un boig era l'Esteve Ametller. Segons alguns en Francesc Barbena estava quatre minuts per anar de la Plaça Nova d'Argentona als Burots de Mataró, engrescat pel jovent que havia deixat la promesa.

L'Esteve Ametller, el de can Notxa, era una peça d'home alt i molt valent i «una fera conduint el tramvia», segons un testimoni. A vegades el tramvia portava un cert retard en



l'horari previst. «Avui faré tard per agafar el tren» —deia algun estiuejant d'Argentona». «No es preocupis», li responia l'Esteve posant el tramvia a la màxima velocitat travessant la carretera i els carrers de Mataró com un llampec tot fent sonar el timbre per a prevenir la gent. I el passatger arribava a l'hora d'agafar el tren.

POLLASTRES A L'AST PIU - PIU

desitja BON NADAL
 I FELIÇ ANY NOU
 a TOTHOM

Esteve Cortils, 3
 Tel. 798.79.05
 MATARÓ



PLATS CUINATS



Estampa per a la història. La canalla fotografiant-se amb el tramvia a Argenton als anys 30.

Aquest Esteve Ametller va ser dels primers tramviarres i, com que venia del camp, els primers dies conduïa el tramvia portant esclòps fins que l'empresa el va advertir que se'ls deixés a casa seva perquè no feia massa patxoec veure un empleat amb aquest calçat tan poc apropiat.

Per les festes de les Santes de l'any 1959, el tramvia número 4 va fer malbé una farola situada davant del Clavé i que segons el dictamen de la Ponència de Foment de l'Ajuntament va ser motivada «por los adornos colocados en las farolas durante las Fiestas de las Santas y que por efectos del viento se engancharon a dicho tranvía» i que com que es va considerar un accident fortuït, l'Ajuntament va assumir els danys ocasionats abonant a la companyia FECSA la quantitat de 418 pessetes «como valor de la reparación efectuada por la misma para la reposición al servicio de la farola de que se trata».

En Francesc Barbena va ser un popular conductor de tramvies i era coneguda la seva afecció d'improvisar

rodolins mentre treballava. «Si no hi hagués tempestat, tot fóra solucionat», deia quan el tramvia quedava parat durant una tempesta, segons explica en l'entrevista feta pel periòdic «Mutaró» del 17 de febrer de 1968 i en la qual explica altres anècdotes que val la pena resumir.

Ens parla que en les hores punta del servei de tramvies se'n feia circular un altre de reforç i al qual els empleats van batejar amb el nom del «tiroliro».

A en Francesc Barbena, li agrada explicar que tenia molt bones relacions amb els estudiants dels Salesians, «quan aquests em veien ja estaven contents» perquè en arribar davant la porta principal del col·legi l'insistien perquè parés el tramvia, «jo amb esperit comprensiu quan arribava allí posava el fre a poc a poc i el parava uns segons just perquè baixessin».

Una altra anècdota, viscuda per ell i potser la més coneguda, és aquella que explica «des de feia 9 o 10 dies, en el viatge de les 7 del matí el tròlei saltava. Per a nosaltres era un miste-

ri» perquè només passava en el seu tramvia. Va estar a l'aguait i un dia quan el tramvia circulava pel carrer Argenton «vaig veure que pujava un xicot i a poc a poc s'anava col·locant al cantó del darrera del tramvia. Vaig posar atenció en el retrovisor i vaig comprovar que era ell qui tirava de la corda i ens parava el cotxe. Quan ho va fer i va veure que jo l'havia descobert va baixar i va arrencar a córrer i jo darrera d'ell, deixant el tramvia parat a "Can Patuel". El vaig perseguir fins a la plaça de Santa Anna».

Una altra anècdota, carregada d'humanitat, és aquella que explica que «una senyora molt grassa que cada dia pujava a la parada de Can Vador del Sorrai, degut al desnivell del terreny, li era molt difícil arribar fins als graons de l'escaleta. Jo amb molt de gust l'ajudava i ella en agraïment treia del cistell una poma i me la donava amb gran amabilitat».

En Francesc Barbena va ser un dels tramviarres més populars de la companyia on treballà des del 1932 al 1960.





Una fotografia històrica. Al mig, despullat i amb el barret a la mà, Eduard Fortí i Solé, el «gigant». Al costat darrere, d'esquerra, el seu fill Josep Fortí i Roca, alcalde d'Argen-tona, i al costat d'aquell, el pintor Rll. Emili, durant el projecte del tramvia del challenge el de maig de 1853 en commemoració del 25è aniversari.



Josep Fortí, alcalde d'Argen-tona, lliura un pergami al seu pare, Eduard Fortí, per nomenar-lo fill predilecte de la vila amb motiu del 25è aniversari, a l'any 1953.

UNA D'EN «PERSIANES»

Era cap a l'any 1962. El tramvia acabava d'arrencar del Clavé en direcció al carrer Lepant avall. El guàrdia que dirigia el trànsit, en Salvador Prats, més conegut com en «persianes», li mana que es pari però el tramvia que portava pressa i ja es-

tava agafant la volta per baixar Lepant avall, no en fa cas i segueix endavant. Al guàrdia, en veure burlada la seva autoritat, no se li va ocórrer altra cosa que estirar la corda del trólei i fer-lo parar tot originant una discussió acalorada amb gestos expressius i adreçant paraules en forma

de sageta entre en «persianes» i el conductor. La situació va ser resolta pel cobrador del tramvia que va tornar a posar el trólei i el cobrador, amb una maniobra ràpida, engegà el tramvia i arreneà carrer avall mentre el guàrdia seguia gesticulant i llançant anatemes.



La colla dels «ex»-promesos casats

A finals dels anys 40 i sobretot durant la dècada del 1950 al 1960, l'últim tramvia dels dissabtes i diumenges, a les deu de la nit, que baixava d'Argentona, s'omplia de promesos que tornaven a Mataró. Anys més tard, els promesos ja s'havien casat, però l'amistat que havia sorgit del grup donava peu a la formació d'una colla que, encara avui, es relaciona per «culpa» del tramvia.



Components de la colla d'ex-promesos, al restaurant «Marina» l'any 1984.

Aquest viatge al llarg del prometatge va anar forjant una espontània amistat entre ells. Xicots molts joves amb ganes de barrila que avui, entorn als cinquanta anys, recorden amb delectança aquells èpics viatges i les seves anècdotes de les quals a vegades ells eren els protagonistes. «Si a l'hora de marxar faltava algú de la colla trèiem el "tròlei" del tramvia per donar-li temps».

L'amistat entre empleats i viatgers arribava al punt que alguns d'aquests conduïen el tramvia mentre el conductor la feia petar. Fins i tot algunes vegades quan enfilaven la pujada de Can Vador del Sorrai el tramvia circulava sol, sense conductor, el qual s'aixecava tranquil·lament poc abans d'arribar als Xalets Carreras per parar-lo.

D'entre els conductors més populars, cal destacar els germans Barbe-

na, «el petit estava quatre minuts des de la plaça Nova d'Argentona fins als Burots. Nosaltres l'engrescàvem perquè corregués més i més i si els frens fallaven tirava sorra a les rodes».

En recordar aquestes anècdotes, els protagonistes ho reviu amb entusiasme, com si acabés de passar, «a vegades quan descarrilava havíem de baixar i empènyer per a posar-lo a la via altre cop».

Segur que l'últim viatge per a la companyia devia ser ruïnós, trapellades a part, ja que els cobradors cobraven la pesseta que costava però no et donaven cap bitllet o alguns et donaven el de cinquanta cèntims.

L'últim tramvia devia arribar fins a l'Ateneu però quasi sempre arribava fins als Burots. «Algunes vegades, en baixar, agafàvem la corda del tròlei, l'estiràvem avall i, per l'acció de

la molla, tròlei i corda feien una forta estrebada quedant aquesta dalt del tramvia i els empleats havien d'enfilarse a dalt per recuperar-la», ens explica un ex-promès tot rient de la seva malifeta.

L'any 1965 el tramvia va deixar de circular. Aquells joves entremaliats es van anar fent grans i durant la festa major d'Argentona de l'any 1980, l'Enric Soler i en Josep Fortín van tenir la felicitat d'organitzar una trobada dels ex-promesos i el 15 de novembre del mateix any es reunien 37 parelles a l'Hotel Solé. «Va ser una trobada molt emotiva en retrobar-nos tots després de 20 anys».

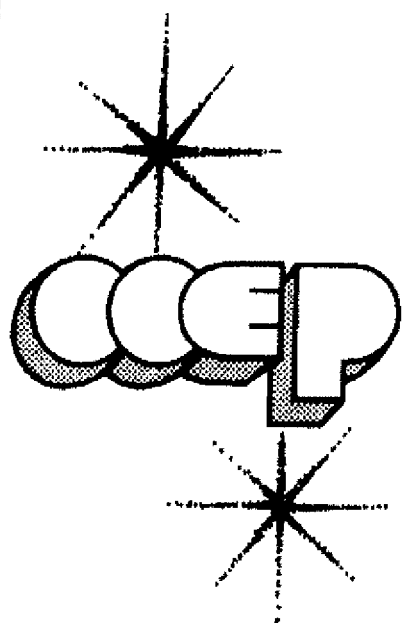
A partir d'aquí es troben un cop l'any en una festa que consta d'un sopar, obsequis, records i un ball.

Però no tothom pot entrar a formar part d'aquest grup de nostàlgics. «L'única condició per entrar-hi és



Oferta vàlida fins el 31 de Desembre 1988 per a alumnes i professors d'escoles.

Si tens sort... GRATIS!



**El millor
obsequi
de Nadal.**

141.000 Ptes. + iva

**MICRO-ORDINADOR PHILIPS NMS 9110,
2 UNITATS DE DISKET DE 720 Kb, 640 Kb. de RAM
PROCESSADOR 8088-2, MONITOR MONOCROM, TECLAT,
SISTEMA OPERATIU D.O.S., BASIC
I A MÉS PROGRAMA DE TRACTAMENT DE TEXTES**

Ara pot ésser teu aquest magnífic ordinador PHILIPS, mitjançant el qual tindràs accés a les noves tecnologies de la informàtica més avançada i que tanmateix, pot assegurar-te un futur professional ple de possibilitats. I, estigues ben atent...

Si el dia 11 de gener de 1989 el n.º del teu tiquet

de garantia surt elegit en el sorteig que es celebrarà davant de Notari... L'ORDINADOR ET SORTIRÀ COMPLETAMENT GRATIS i, per tant se't tornaran els diners.

Tu decideix. Aquest serà el teu millor obsequi de Nadal

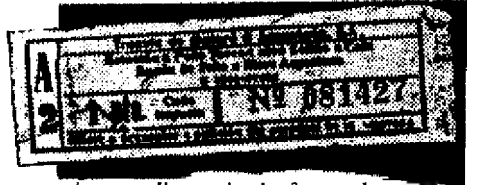
Felices Festes... amb CCEP i PHILIPS

Altres opcions PHILIPS:

NMS 9110 amb monitor color NMS 9115 amb monitor monocrom o color

centre de càlcul **CCEP** escolar pràctic s.a.

C/. Camí Ral 461-463 08301 MATARÓ tel. (93) 790 34 92/796 23 01



que les parelles estiguin formades per gent de Mataró i Argentona».

Per organitzar aquesta trobada anyal, s'ha format una junta que des de l'any 1980 està formada per Carles Vila, president, Pere Cruells, vice-president, Josep Fortin, secretari, Enric Soler, tresorer, Jaume Rebull, relacions públiques i Joan Argès, Josep Prat i Antoni Casas, vocals.

L'activitat d'aquest simpàtic grup no es limita, però, a la festa anyal, sinó que s'ha preocupat per la recuperació del tramvia. «Fa tres anys vam anar a parlar amb el regidor, senyor Lladó, perquè l'Ajuntament d'Argentona restaurés i posés en un lloc públic un tramvia, com a record i homenatge del poble d'Argentona. Tingues en compte que per al poble el tramvia era un mitjà vital i, per tant, molt apreciat».

A més a més, han recuperat de l'oblit totes aquelles coses que han pogut en relació al tramvia: bitllets, una campana (que fan sonar en el lliurament d'obsequis), fotografies, etc. I cada any per la trobada lliuren als assistents un obsequi recordatori en forma de rajola, un plat o una flàntia on evidentment hi ha la imatge del popular i enyorat tramvia gràcies al qual aquestes parelles es van poder relacionar i fundar una família. Com no l'han d'estimar?



Últim viatge del número 3, «La Treseta», camí del Parc, on actualment està instal·lat.

Allà a Mataró n'hi havia un tramvia

Allà a Mataró n'hi havia un tramvia
que n'és de cartró i va per la via.
Tralarala-la-la
carai quin tramvia!
Tralarala-la-la
que bé que s'hi va.

El primer vagó se'n surt de la via
i a prendre un vermut la gent i el tramvia.
Tralarala-la-la
carai quin tramvia!...

I el segon vagó se'n surt de la ruta
perquè el conductor és fill de Calcuta.
Tralarala-la-la
carai quin tramvia!...

Les tres primeres estrofes corresponen a la gravació de La Trinca gràcies a l'aportació d'en Josep Maria Mainat de quan anava al col·legi de Valldemà.

La quarta estrofa ha estat recuperada gràcies a l'aportació d'en Mi-

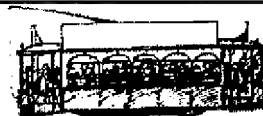
quel Viladevall i la quinta per la nena Maria Coll.

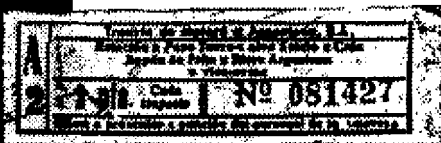
Hi ha versions segons les quals la lletra de la cançó va ser feta per la Francesca Estapé i Mañosa, de la Roca del Vallès, que havia servit als anys 20 a can Tuñí. I n'hi ha una al-

Els de Vilassar no tenen tramvia
perquè no hi ha ploms per comprar la via.
Tralarala-la-la
carai quin tramvia!...

Els dies que plou no surt el tramvia
perquè és de cartró i s'estovaria.
Tralarala-la-la
carai quin tramvia!
Tralarala-la-la
que bé que s'hi va.

tra que l'atribueix a en Julià Gual o a en Francesc Rossetti. Les nostres investigacions no ens han aclarit la seva autoria ni el text íntegre de la mateixa.





Mor el tramvia, neix la nostàlgia

Al tramvia, li ha passat com a moltes altres coses que quan no les posem, quan no les podem recuperar, és quan ens adonem del seu valor. Se'ns esfilagarsen els defectes per destacar-ne les virtuts. A pesar de la seva desaparició, el tramvia ha estat present en la vida dels mataronins i argentonins de moltes diverses maneres.

El cert és que el tramvia, després de mort, ha continuat essent protagonista per moltes i diverses raons.

Només feia cinc anys que el tramvia romania enclaustrat a les Cotxeres quan uns «boigs» de Barcelona es van desplaçar a Mataró per parlar amb la Companyia de Tramvies a fi d'estudiar la possibilitat de tornar-lo a posar en circulació. Van fer números i es van quedar esgarrifats: el cost pujava prop dels mil milions de pessetes i la seva rendibilitat era més que dubtosa.

Un altre enamorat del tramvia, en Josep Martínez, inicia gestions a l'any 1976 davant l'alcalde Francesc Robert per recuperar el «4», per ser el que es va fabricar a Mataró.

A l'any següent es fan gestions, per part de l'Ajuntament de Mataró, davant la 5a Delegació Regional de Transports Terrestres, actual propietària dels tramvies, que els posa a subhasta (amb un preu de sortida de 5.000 pessetes), però no són adquirits. Amb data del 25 d'abril de 1977, l'alcalde Francesc Salas demana el número 3, «la Treseta», que la Caixa Laietana restaura i exhibeix durant la Fira d'aquell any, editant, per aquest motiu, una auca amb dibuixos de Mamei Cuyàs i text de Joaquim Casas. Acabat el certamen ferial s'instal·la al Parc Central, on encara es pot veure.

Al cap d'un mes, el 9 de maig exactament, es demana el «4», que no serà cedit a l'Ajuntament fins al 15 de gener de 1980. El «4», però, seguia podrint-se a les Cotxeres i en Martínez continuava trucant a l'alcaldia, fos qui fos l'alcalde de torn. Finalment, pel maig de 1982 es desmunta el «4» i es trasllada a l'Escorador on encara hi és.

A l'any 1978, es commemora el



cinquantenari. Una efemèride que passa sense pena ni glòria. La premsa se'n fa ressò quan el setmanari «El Maresme» publica un article titulat «A Mataró hi havia un tramvia...» d'en Josep M. Fàbregas on s'ofereix una entrevista amb el tramviàire Quirze Carbó.

Nou mesos després, pel febrer del 1979, una colla d'artistes fan una exposició col·lectiva a la sala L'Abast de Mataró, en homenatge al tramvia. Són els Alcoy, Adell, Boix, Guerau

Calàbia, Jordà, Eduard López, Marrugat, Martínez Camps, Ernest Monter, Novelles, Padrino, Pal, Parès de Mataró, Perecoll, Pratginer, Pujol, Rovira Brull, Rodolf Tur, Uriach i Pere M. Viada.

El temps s'escola lentament i ningú no sembla interessar-se pel tramvia. No és cert, ja que, a part d'en Josep Martínez, hi ha un petit grup d'estudiants de l'Escola de Formació Professional Miquel Biada que estan fent una tesina.

Són tres estudiants de FP2, en Joan Molina, la Graciela López i en Pere Duran que han titulat la tesina «Estudis, cronologia històrica i plànols del tramvia número quatre de Mataró».

L'objectiu d'aquest interessant estudi és ben eloqüent: «Recuperem el tramvia». I allí, a la biblioteca de l'avui Institut Politècnic Miquel Biada, podem consultar i admirar aquest treball.

Pocs anys abans i a Argentona,

La Rambla es vestia de gaia amb les seves il·luminacions nocturnes durant Les Santes. El tramvia, incansable, menava al centre els argentonins i els mataronins dels afores per fer festa grossa.





RECORD DEL TRAMVIA

Ens acompanya tot un ramell de records i de follies, amorosos per l'aire d'aquells dies jofosos,

Viviem un món amb infants i somriures i ens va ser vedat. El camí ple de files va desfer-lo la fosca.

No podràs mai més emprendre la volada.

— Camins oblidats amortallats de molts orbes de crits de mainada.

Terri 1978

Si aquest treball serveix per recuperar la memòria del tramvia, i no sols la memòria escrita sinó la recuperació real dels tramvies i reorganització de tota la documentació, escrita i gràfica, haurem fet justícia i honor al que avui tots coincidim a recordar amb nostàlgia: el tramvia.

Manuel Cusachs

Imatge deplorable del número 4, a les Cotxeres de la companyia, abans que el treballés al magatzem de l'Escorxador, on ara espera destí.

L'any 1980, sorgeix una singular agrupació: la colla dels ex-promesos que van tenir el tramvia com a nexa d'unió de moltes parelles d' enamorats. Una colla que no s'ha limitat a festejar el reagrupament de les parelles sinó que ha participat en la recuperació de dos tramvies per a Argentona.

Paral·lelament a tots aquests esdeveniments, cal esmentar que la figura del tramvia, la podem trobar en artístics quadrets o plats de ceràmica que vénen a perpetuar la memòria i el record de la seva existència.

També sabem d'un bar de Cerdanyola que ha incorporat el nom de «El Tramvia» a l'establiment on hi ha evidentment imatges seves. La Argentona, a la granja La Formiga, també hi podem trobar fotografies retrospectives del tramvia.

I per acabar, direm que amb data del 29 de setembre d'enguany la «Compañia de Tranvías de Mataró a Argentona, S. A.» ha deixat d'existir legalment. Per aquest motiu, seria bo que tota la seva documentació, avui en diverses mans privades, fos dipositada en alguna institució que oferís garanties de conservació a fi que pogués ser consultada per les persones interessades entorn al tramvia.

Sabem que encara és viu el ressentiment entre els qui van ser els protagonistes de la companyia, per creure que tant la companyia com el tramvia van ser injustament tractats. Possiblement tenen part de raó, però avui, amb la perspectiva i beatitud que imposen el pas dels anys, el tramvia pertany a tots, mataronins i argentonins. I una bona mostra és que Mataró ha recuperat el 3 i el 4 i que Argentona sembla que aviat podrà comptar amb els 1 i 2 en les seves places.

Els cotxes de l'època i el tramvia en perfecta harmonia.



Agraïments

Aquest treball ha estat possible gràcies a la col·laboració de moltes persones i entitats que ens han facilitat dades, vivències, anècdotes, fotografies, etc. Especialment, vull agrair les aportacions de l'Eduard Fortí i Cabot, en Miquel Viladevall, la seva esposa i la seva filla, en Josep Martínez, Pere Rigau, Antoni Calsapeu, Lluís Carner, Alfons Güell, la colla dels ex-promesos, els familiars de Francesca Estapé, Jordi Dalmau, Manuel Viñals, Joaquim Ripoll, Terri, Pepito Casas, els fotògrafs Prims, Tomàs Manent, Masachs i Güell i el Museu Comarcal del Maresme i la Biblioteca de la Caixa d'Estalvis Laietana.



XARCUTERIA ~ FORMATGERIA

"el rebost"

ESPECIALIDADES:

- JAMONES SERRANOS
- FIAMBRES DE ALTA CHARCUTERIA
- QUESOS IMPORTADOS Y DEL PAIS
- PATES VARIADOS-AHUMADOS-SALAZONES
- PASTAS FRESCAS
- COCINA ARTESANA(POR ENCARGO)
- VINOS Y CAVAS:GRAN SELECCION DE "CALDOS" DE CRIANZA, RESERVA Y GRAN RESERVA

FRISA

- SERVICIO A DOMICILIO
- DOMINGOS ABIERTO DE 11'30 A 14 H.

ARGENTONA,58
 7993605 MATARO

