

129 anys de ferrocarril¹

Francesc Romeu Cid

George Stephenson, que va nèixer a Anglaterra l'any 1781 i hi va morir l'any 1848, que va ser pastor de vaques, ajudant de fogoner, sabater i sastre, i que als 18 anys solament tenia una instrucció elementalíssima, va arribar a ser una glòria mundial de l'enginyeria i l'inventor del principal instrument de progrés d'aquells temps. Em referixo a l'invent de la locomotora de vapor.

Com se li va acudir inventar una màquina que transformaria d'una manera tan radical els mitjans de comunicació, tant per terra com per mar? Doncs de la manera més simple. Estava a la vora del foc, on hi havia una olla amb aigua, i quan esta es va posar a bullir Stephenson es fixà com la tapa, per la pressió, saltava intermitentment. Llavors se li va ocórrer que aquella pressió, si es controlava, podria tindre molta força. I un bon dia passà a fer la prova amb una olla plena d'aigua, però tapada hermèticament: quan l'aigua va entrar en ebullició, l'olla va començar a fer forts salts d'una banda a l'altra de l'habitació a conseqüència del vapor acumulat. La màquina ja estava a punt: solament faltava posar-li les rodes.

L'any 1848 s'inaugurà el ferrocarril de Barcelona a Mataró, el primer de l'Estat espanyol. Uns anys després començaren les obres del traçat de la línia fèrria de Barcelona a València, que en un principi estava projectada des de l'Aldea a Freginals, seguint el camí més curt. Però els tortosins van utilitzar la influència que tenien per aconseguir canviar el projecte, de manera que el tren passés per Tortosa, el nucli més important del sud de Catalunya. Així, en el segon projecte el tren es desviava cap a Tortosa, passant per la Galera. Però tampoc es portà a terme el segon projecte, perquè les autoritats del poble de la Galera formularen un recurs, en el qual manifestaven que no estaven d'acord que el tren passés pel seu terme municipal: al·legaven que la fum de la locomotora perjudicaria els seus conreus



La nostra estació ha vist passar tota classe de locomotores: de vapor, diesel, elèctriques, etc. La fotografia està feta als anys seixanta, després d'una intensa nevada. [TPR]

¹ Est article correspon a un apartat del recull de fets històrics i anècdotes titulat *La història de la vila de Santa Bàrbara*, original inèdit de Francesc Romeu. Francesc Romeu, quan tenia 20 anys, s'incorporà com a voluntari al Regiment de Ferrocarrils, concretament a l'Agrupación de Movilización y Prácticas de Ferrocarriles, amb seu a Madrid. Passat un mes d'instrucció, fou destinat a la 4a Unitat, que tenia les oficines a l'Estació del Nord, de Barcelona. Set mesos després va ser destinat al Destacament de Tarragona, on successivament fou ascendit a caporal i a sergent i, finalment, nomenat cap del Destacament, càrrec que va exercir fins que es va llicenciar, després de tres anys i vuit mesos de servei militar.

i embrutaria les façanes de les cases, i proposaven que es rectificqués el traçat i que es desviés per Santa Bàrbara². Finalment, gràcies en part als galerencs, el dia 19 de març de 1867 passà el primer tren per l'estació de Santa Bàrbara.

Passats els anys i ja en els nostres temps, malgrat la forta oposició dels tortosins, no s'ha pogut aconseguir anul·lar l'últim projecte, i la línia fèrria ha agafat el camí més recte des de l'Aldea a Freginals, amb la qual cosa han quedat suprimides les estacions de Santa Bàrbara i Mianes, i Tortosa ha quedat relegada a estació de segona categoria, final d'un vial mort. Coses de la vida: amb el nou traçat, ara el tren segueix el recorregut que –recordem– ja es va preveure en el primer projecte. Així, el dia 9 d'agost de 1996 passava l'últim tren per la nostra estació. Hem estat 129 anys veient passar cada dia els trens per les nostres terres, i durant est llarg període han passat moltes coses que val la pena de recordar.

Recordo que durant la darrera guerra civil els nois, inconscients del perill, anàvem a l'estació a delectar-nos veient passar els trens militars que transportaven milers de soldats i molt de material de guerra, com tancs, canons, camionetes, motocicletes i cotxes. Est trànsit feia que la gent del poble estigués en estat de pànic pel perill d'un possible atac de l'aviació enemiga, i més encara tenint a la mateixa vora de l'estació les instal·lacions de CAMPSA, amb els seus grans dipòsits plens de combustible, cosa que representava un gran perill. No va passar mai res, però si hi hagués hagut un bombardeig de segur que l'extensió del desastre hagués arribat almenys fins a les Quatre Carreteres. Si bé és cert que més de quatre vegades a mitja nit apareixia un hidroavió provinent de la base nacional de Mallorca, al qual havíem donat el nom de "la Pava", l'única cosa que feia era donar unes quantes voltes a poca altura sobre l'estació del ferrocarril i el recinte de la CAMPSA.

La matinada del primer dia de novembre de 1937 bufava un vent de dalt molt fort, i el tren correu procedent de València, abans d'entrar a l'estació, al pont del barranc de la Galera, va xocar contra un vagó de mercaderies que havia sigut arrossegat pel vent des de l'estació de Freginals. Es va produir el descarrilament de la màquina i dels tres primers vagons, carregats de passatgers, que es van precipitar pel terraplè. Hi va haver molts morts i ferits, que les ambulàncies traslladaven ràpidament a les clíniques de Tortosa. A més del fort vent, que arrossegà el vagó, també va influir en el desastre el fet que, en plena guerra, els trens circulaven amb molt poca llum, per evitar ser bombardejats o metrallats per l'aviació.

El 20 de juliol de 1945 va ocórrer un altre accident. El tren correu de la matinada, procedent de València, va xocar contra el furgó de coa d'un tren de mercaderies que efectuava maniobres. En esta ocasió només hi va haver un mort.

No podem deixar de tindre un record especial pels planers i planeres que han perdut la vida atropellats pel tren. Esmentarem els que recordem de les darreres dècades. Pels anys 1940-1945, el matrimoni format pel Sr. Pepe i la Sra. Marieta, *la Gargoria*, tornaven de l'hort de Mianes i van ser atropellats al pas a nivell: van morir els dos, el matxo i el gos que portaven lligat a la part del darrere del carro. Francisco Martín Graó, de 77 anys, va morir el dia 19 de gener de 1977 quan circulava amb bicicleta pel terraplè de la via i, a conseqüència de l'aire produït per la velocitat del tren, va caure amb tan mala sort que es va clavar el manillar de la bicicleta al pit. El dia 12 de novembre de 1989 Joaquim Cid Granell, de 86 anys, va ser atropellat al pas d'agulles del camí de Solsó, quan tornava cap a casa. El 30 de juliol de 1991 la xiqueta M. Carmen Martín de la Fuente, de 10 anys, va morir quan el cotxe que conduïa la seua mare va ser atropellat pel tren al pas a nivell del camí del Palomo.

² Esta afirmació ha estat contrastada per l'autor a l'arxiu documental que RENFE té a València.



Instal·lacions de CAMPSA des de l'estació, l'any 1939. [FFV]



Vista de les instal·lacions de CAMPSA des de l'estació en una fotografia feta l'any 1985, quan ja estaven fora de servei. [MPF]



Vagons de fusta aturats a l'estació. [TPR]



Imatge presa poc després de l'espectacular xoc de trens que es va produir a l'estació de Santa Bàrbara el 20 de juliol de 1945. [FFV]



Un bon nombre de curiosos s'apleguen per veure els efectes de l'accident i ajudar (20-7-1945). [FFV]



Detall dels desperfectes que va sofrir el convoi (20-7-1945). [FFV]

Tanmateix, el fet que haguem parlat d'alguns accidents no ens ha de fer pensar en un balanç negatiu del pas del tren per les nostres terres, perquè ha sigut infinitament més gran la part positiva. Són molt grans els beneficis que durant anys hem rebut en forma de facilitat de comunicació i de trànsit de persones i mercaderies, sobretot en uns temps –cal recordar-ho– que el transport per carretera era molt migrat, principalment quan calia fer recorreguts llargs. Santa Bàrbara sempre s'ha sentit orgullosa de poder disposar d'estació de tren, i ara tothom lamenta que se l'hagen “emportat”.

Hem de destacar que en el temps de la postguerra, també anomenat “de l'estraperlo”, l'estació del nostre poble era una de les més importants de la província, després de Tarragona, Reus i Tortosa, perquè era moltíssima la gent que, tant de la part de Barcelona com de la de València, acudien al nostre poble en busca del preuat i escàs oli d'oliva, i també de llegums i arròs. També acudien a la nostra estació molts treballadors valencians que venien a treballar als arrossars de la Ribera. I el moll de mercaderies tenia molta activitat, ja que allí s'embarcava quasi tota la collita d'oli de la comarca, cosa que significava milions de quilos. Igualment, es carregava gran part de la collita d'arròs de la Ribera, amb destinació a diferents punts de la península, i també es carregaven molts vagons de llenya d'olivera.

En la part sentimental, recordem que en dies festius, especialment a l'estiu, era costum anar carrer Major avall, fins arribar a l'estació, i allí passejar per l'andana esperant l'arribada del tren exprés anomenat “el Sevillano”. Era tot un esdeveniment, perquè l'esmentada andana estava plena de gom a gom de gent que esperava veure l'exprés. Quan, després d'una breu parada, el cap d'estació tocava el xiulet i donava la sortida amb la banderola i el tren es posava en moviment, totes les persones que estaven a l'andana acomiadaven els viatgers amb els mocadors a l'aire. I quan el tren desapareixia per la primera corba en direcció a Barcelona, tothom enfilava carrer Major amunt, recorria el quilòmetre llarg que hi ha fins arribar a la plaça Cid i Cid, i allí, passejant, acabaven de passar el dia festiu.

Cal esmentar també que són moltes les famílies del poble formades per empleats del ferrocarril que al llarg del temps han decidit quedar-se a viure al nostre poble i que avui son veritablement “planeres”.



Vista general de les instal·lacions ferroviàries, on es veu l'edifici principal, l'habitatge del cap d'estació, la caseta dels serveis, etc. [TPR]



La plaça de l'estació, tal com era en els moments de màxim apogeu de l'estraperlo. [CEP]



Fotografia de 1928, on es pot observar un nodrit grup de gent esperant veure passar el tren. [MPV]

Però el tren ja no passarà més per aquí. L'estació, que en un temps va estar tan animada, ha quedat sola, esperant que vagen caient les seues parets. L'andana, tan passejada, no ha tardat a omplir-se d'herba. No sentirem més el xiular potent.

Se'ns fa difícil no veure passar el tren als qui l'hem vist passar tota la vida; als qui viatjant en ell hem tingut tantes vivències i hem descobert nous paisatges i noves ciutats; als qui fent la "mili" hi hem anat i vingut per estar amb la família i, sobretot, amb l'estimada núvia; als qui hi hem fet el viatge més important de la nostra vida, la lluna de mel... Per tot això i més, no l'oblidarem mai.



Un tren exprés entrant a l'estació, quan encara estava en ple funcionament. [AJB]



Tren regional marxant cap a Ulldecona, l'any 1995. [JFM]



Unes vies ja sense trens, l'octubre de 1996. [JFM]



Una estació ja sense passatgers, l'octubre de 1996. [MPF]



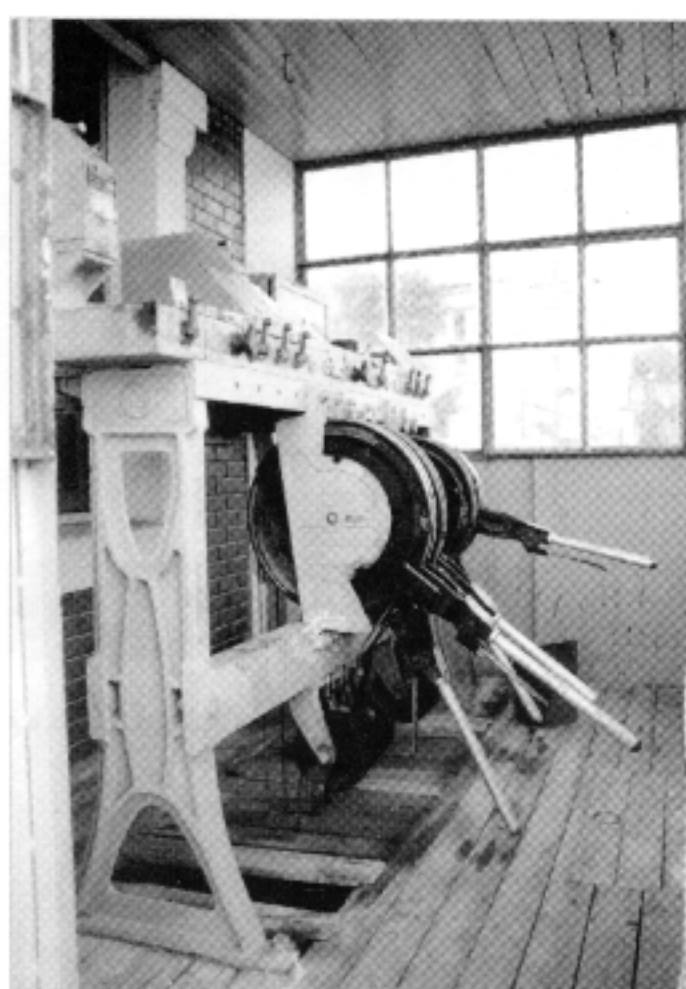
[MPF]



[JFM]



[JFP]



[JFM]



[JFP]

Diferents vistes de l'estació, dels mecanismes del canvi d'agulles i de l'edifici ferroviari del costat del camí de Solsó, quan ja la línia estava en desús.





[JFM]

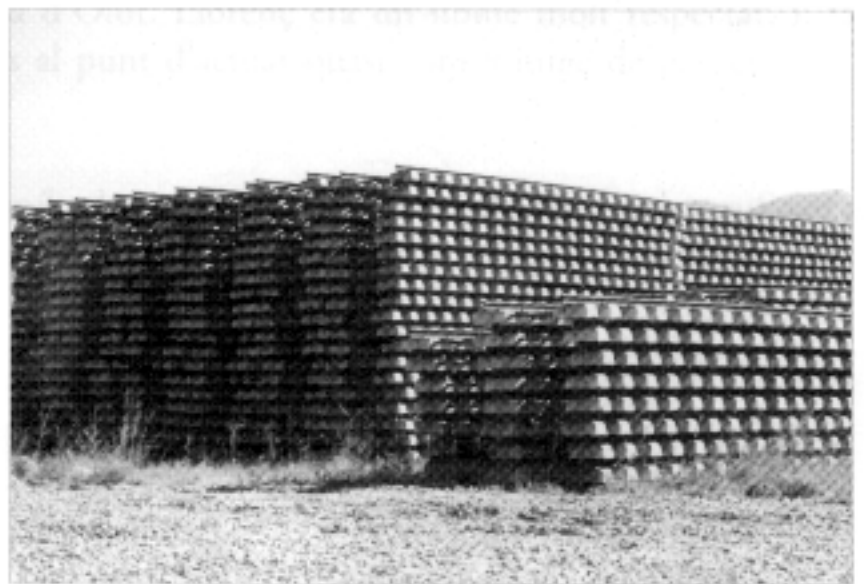


[JFM]

Diferents instantànies del procés de desmantellament dels rails de les vies, l'octubre de 1998.



[JFM]



[JFM]

Voltants de l'estació, ja sense vies ni catenària. [JFP]

