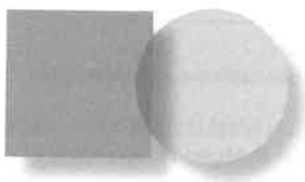


Habilis: Tecnologia i Societat, 2

---



# El ferrocarril en les arts i la literatura catalanes

Jordi Font-Agustí

Barcelona, 2022



Institut  
d'Estudis  
Catalans

SOCIETAT  
CATALANA DE  
TECNOLOGIA

MUSEU DEL FERROCARRIL DE CATALUNYA

**Font i Agustí, Jordi, 1955- autor**

El Ferrocarril en les arts i la literatura catalanes. - Primera edició. - (Habilis: tecnologia i societat ; 2)

Bibliografia i índex

ISBN 9788499656724 (IEC). - ISBN 9788412516807 (FFE-MFC)

I. Societat Catalana de Tecnologia. II. Museu del Ferrocarril de Catalunya. III. Títol

IV. Col·lecció: Habilis: tecnologia i societat ; 2

1. Ferrocarrils - Catalunya - Història 2. Ferrocarrils en l'art 3. Ferrocarrils en la literatura

656.2(460.23)(091)

656.2:7

656.2:82

La col·lecció «Habilis: Tecnologia i Societat» neix com una iniciativa de la Societat Catalana de Tecnologia amb l'objectiu d'apropar al gran públic tots aquells temes que connecten la tecnologia amb les humanitats. Perquè la tècnica ha format part inherent de la nostra espècie des dels seus orígens ancestrals i ha influït notablement en el desenvolupament de les societats humanes tal com les coneixem, «Habilis: Tecnologia i Societat» vol ser un punt de trobada interdisciplinari que mostri el potencial humanitzador de la tecnologia i la seva rellevància social.

© del text: Jordi Font-Agustí

© de les imatges: Abelló i Prat, Alfred Opisso, Amalia Avia, Aurora Altisent, Joan Colom, Josep Maria Rovira-Brull, Josep Maria Subirachs, Manel Esclusa, Pilarín Bayés, Rafael Duran i Benet, Ramon Aguilar i Moré, Ricard Opisso, VEGAP, Barcelona, 2022

S'han fet tots els esforços per contactar amb tots els propietaris dels *copyrights* de les imatges reproduïdes. En els casos en què això no ha estat possible, convidem els drethavents a adreçar-se al Museu del Ferrocarril de Catalunya

© d'aquesta edició, Societat Catalana de Tecnologia, filial de l'Institut d'Estudis Catalans, i FFE - Museu del Ferrocarril de Catalunya

Primera edició: novembre del 2022

Text revisat lingüísticament per la Unitat d'Edició del Servei Editorial de l'IEC

Disseny de la coberta: Azcunce | Ventura i Mireia Barreras. Estudi Disseny Gràfic

Il·lustració de la coberta: Fragment d'*Electrificació* (2006), tècnica mixta de Jordi Urbón (Museu del Ferrocarril de Catalunya)

Compost per Fotoletra, SA

Imprès a Ediciones Gráficas Rey, SL

ISBN (IEC): 978-84-9965-672-4

ISBN (FFE-MFC): 978-84-125168-0-7

Dipòsit Legal: B 17074-2022

Són rigorosament prohibides, sense l'autorització escrita dels titulars del *copyright*, la reproducció total o parcial d'aquesta obra per qualsevol procediment i suport, incloent-hi la reprografia i el tractament informàtic, la distribució d'exemplars mitjançant lloguer o préstec comercial, la inclusió total o parcial en bases de dades i la consulta a través de xarxa telemàtica o d'Internet. Les infraccions d'aquests drets estan sotmeses a les sancions establertes per les lleis.

*El moment que visc,  
enyorat, busca al cor  
els millors records.*

MFS

## Taula

INTRODUCCIÓ	11
LA RECEPCIÓ I ELS CANVIS A LA VIDA QUOTIDIANA	13
La celebració de la novetat	13
Els primers moments. El Mataró-Barcelona	13
La xarxa creix	19
El teatre celebra la novetat	26
Novetat permanent	29
Reticències i crítiques	30
Nou espai de relació social	40
L'empara de les estacions	40
Dalt del tren	51
NOUS PAISATGES	61
Paisatge geogràfic	61
Paisatge urbà: el pas del tren	76
Paisatge urbà: les estacions	91
Paisatge urbà: el tramvia	101
Paisatge urbà: el metro	110
Paisatge industrial	116
EL PERSONAL FERROVIARI	133
Els accionistes	135
Els enginyers	138

Els directius: el gerent	140
Els inspectors	141
Els maquinistes	142
Els fogners	149
Els conductors	150
Els revisors	151
Els caps d'estació	154
Els factors	158
Els telegrafistes	160
Els guardaagulles	160
Els guardabarreres	163
Els guardavies	165
El personal dels tallers	167
Els mossos, els auxiliars, les taquilleres, el personal de neteja i els soldats	169
Els voluntaris i els treballadors forçats	176
El personal satèl·lit	177
<b>EL FERROCARRIL COM A ESPAI DE PLAER I D'AVENTURA</b>	181
Els gaudis del viatge en tren	181
El plaer de viatjar	181
Quan el tren és l'atracció	185
Desvetllador de records	191
La descripció del viatge	193
Temps per llegir, reflexionar o badar	201
Les penúries dels viatgers	206
Quan el ferrocarril no va a l'hora	206
Incivisme	213
L'epopeia d'anar en tramvia	223
El ferrocarril, oportunitat d'aventura vital	231
Les estacions	231
Trens en temps de guerra	236
Aventures quotidianes	243
Les migracions	251
Quan les coses es torcen	253

El ferrocarril, propiciador de l'aventura sentimental i eròtica	260
Còmplice de bon principi	260
Lligar i estimar-se al tren	263
Fracassos més o menys resignats	272
EL FERROCARRIL COM A OBJECTE DE CULTE	283
Art ferroviari	283
Existeix l'art ferroviari?	283
La publicitat de les companyies	292
Mirades formalistes	304
El documentalisme gràfic	310
La polivalència de la fotografia	318
Escenografia	327
Exlibris, bitllets i segells	329
Còmics amb trens	334
Cròniques de viatges	338
Evocacions	342
El moment de la pèrdua	342
La recreació nostàlgica	347
Recuperant la història	356
Les arts decoratives	367
El tren i els infants	371
Una fascinació congènita?	371
Les juguines	376
Les publicacions per a infants	382
Trens arreu	393
EL TREN COM A METÀFORA	397
Metàfora del progrés	399
Metàfora de la vida	405
Metàfora social	414
Metàfora del món de l'artista	423
Metàfora del futur	426

ANNEX	431
Índex d'autors citats	431
Fonts emprades	437
Literatura	437
Pintura, dibuix i escultura	447
Vinyetes, auques i còmics	459
Fotografia	462
Música	465
Cinema i sèries	466
BIBLIOGRAFIA GENERAL	467
AGRAÏMENTS	469

431  
431  
437  
437  
447  
459  
462  
465  
466  
467  
469

## Introducció

El ferrocarril és una de les consecucions més atractives de l'enginy humà perquè es conforma amb la participació de gairebé totes les branques de la tecnociència; és un sistema tècnic estès damunt del territori; ha tingut un impacte social manifest i singular; ha estat objecte de l'atenció de totes les arts, i ha esdevingut un objecte de culte. Com tots els fenòmens tecnocientífics rellevants, ha estat observat, analitzat, elogiat i criticat a mesura que es desenvolupava. Si la història, l'economia i la sociologia ens expliquen què ha significat i què significa el ferrocarril per a la societat, les arts han expressat i expressen com ha estat percebut, com ha estat mirat i quins sentiments ha desvetllat.

Des de la seva aparició, el ferrocarril no ha deixat mai d'interessar els creadors d'arreu. John C. Bourne va representar en els seus gravats i dibuixos la ingent tasca d'enginyeria dels primers traçats britànics. Pintors com Darío de Regoyos o Hermann Pleuer van plasmar en les seves teles el paisatge europeu transformat pel nou mitjà de transport. Els novel·listes, des de Tolstoi fins a Émile Zola, van utilitzar el ferrocarril com a escenari en les seves obres. Els poetes, com William Wordsworth o Dolores Monserdà, van reflexionar sobre els canvis que el ferrocarril provocava en paisatges, vides i hisendes. El cinema, des dels primers fotogrames, el va prendre com a escenari i com a protagonista. La música ha trobat, en la pulsació del sotragueig del tren, tant la base per a les cançons populars dels seus treballadors com el ritme per al *jazz* de Wynton Marsalis i les obres simfòniques d'Arthur Honegger. La il·lustració i el cartellisme han produït obres memorables per promocionar les línies. Aquesta tradició no s'ha aturat: es continuen produint novel·les gràfiques, pel·lícules, poemes, escultures i cartells de tema ferroviari i, més recentment, art digital i videojocs. Totes les arts catalanes han participat sempre d'aquest fet. L'objectiu d'aquest assaig és mostrar com la pintura, la literatura, la fotografia, el cinema, la música i el còmic han captat i han interpretat l'aparició i el desplegament del ferrocarril a Catalunya.



L'obra té dos eixos, un de temporal, que segueix el creixement i l'evolució de la xarxa ferroviària i del material que hi circula, i un de temàtic, que aprofundeix els aspectes més rellevants de la petja que el ferrocarril ha deixat i deixa en la societat. Comença amb la recepció que va tenir i els canvis que va provocar en els paisatges geogràfic, urbà, industrial i humà. S'atura en els oficis ferroviaris. Pren en consideració els plaers del viatge, però també les penúries dels viatgers, i mostra com és percebut arreu com una oportunitat permanent d'aventura, tant vital com sentimental i eròtica. Si bé per representar el ferrocarril els artistes han emprat els llenguatges pictòrics i literaris de la seva època, també és cert que el món de l'afició ferroviària ha creat els seus propis gustos i codis. Finalment, s'analitza com el ferrocarril ha esdevingut metàfora del progrés, de la vida, del batec social, del món de l'artista i del futur.

El terme *arts catalanes* s'ha emprat en un sentit ben ampli i flexible. S'hi han inclòs els escriptors i els poetes que tenen el català com a llengua literària, amb independència del seu lloc de naixement o de residència, per bé que també s'han considerat obres d'autors catalans escrites en castellà a mitjan segle XIX, especialment les publicades a la premsa. S'ha conservat l'escriptura prenortativa en les transcripcions dels textos literaris i només se n'han corregit les errades ortotipogràfiques evidents. Pel que fa a les arts plàstiques, als còmics i a la fotografia, s'han seleccionat tant obres que tenen Catalunya com a motiu o escenari, com autors catalans amb independència d'on les hagin realitzat. S'han considerat les cançons i els himnes la lletra dels quals és en català i les composicions instrumentals d'autors catalans. Pel que fa als còmics i a les vinyetes humorístiques o satíriques, s'han citat els guionistes i els dibuixants que n'han publicat en revistes catalanes i els autors catalans amb independència del país on les hagin publicat. En el cas del cinema, s'han considerat tant els directors catalans com les pel·lícules que tenen la localització al nostre país.

També el terme *ferrocarril* s'utilitza de forma àmplia, atès que engloba tot el transport guiat: ferrocarril, cremallera, metro, tramvia, funicular i aeri.

Aquest assaig s'ha nodrit de les aportacions de molts aficionats al ferrocarril que han donat a conèixer a l'autor tota mena d'obres; alguns d'ells consten als agraïments finals.

La llista d'obres citades, tot i que supera les set-centes cinquanta, no és ni de bon tros exhaustiva de la producció existent: seria una tasca pràcticament impossible abastar-la tota, de manera que s'han descartat una gran quantitat de quadres, vinyetes còmiques, poemes i fragments de textos en prosa. Així doncs, algú potser hi trobarà a faltar determinades peces que coneix i que li són properes, i d'altres potser trobaran irrellevants algunes de les triades; l'encert de la selecció només pot ser jutjada pel lector. En l'annex final s'ofereix informació sobre l'índex d'autors, les obres ressenyades i les fonts consultades.

## La recepció i els canvis a la vida quotidiana

### LA CELEBRACIÓ DE LA NOVETAT

En els anys immediatament posteriors a l'aparició del ferrocarril, no es publicaren a Catalunya novel·les que incorporessin el ferrocarril a la seva trama, ni s'exposà cap obra pictòrica d'entitat que el tingués com a tema, però sí que es publicaren amb urgència molts poemes i imatgeria popular que reflectien la novetat. La tardança dels pintors a adoptar el ferrocarril i les altres manifestacions de la Revolució Industrial com a tema es donà també a la resta d'Espanya, a França i a Anglaterra, i té molt a veure amb els cànons pictòrics vigents en el moment de la seva aparició i extensió; cal esperar fins a ben entrada la segona meitat del segle XIX, quan els paisatgistes l'integren a les seves obres. En el cas de la literatura, si bé la poesia romàntica tardana és un mitjà on s'aboquen elogis i condemnes al ferrocarril, en el cas de la novel·la cal esperar al realisme i al naturalisme. En tots els països europeus en què el ferrocarril s'implanta durant la primera meitat del segle XIX, els testimonis artístics els trobem en la producció popular, en les vinyetes i els textos curts, sovint de caràcter satíric, de diaris i revistes.

### *Els primers moments. El Mataró-Barcelona*

El ferrocarril fou una novetat tan singular que tingué un ressò com mai abans no havia tingut cap consecució tecnocientífica i, com s'ha dit, fou la cultura popular la primera de prendre'l com a tema per celebrar-ne la novetat, lloar-ne el progrés, expressar-ne els temors, fer-ne burla o destacar-ne els efectes no desitjats. En són un exemple aquests versets sobre la inauguració del ferrocarril de Mataró a Barcelona que esdevingueren molt populars i dels quals es feren moltes variacions:

Entre los inventos mil,  
ninguno tan portentoso  
como el ferro-carril.

Tan rápido como el viento  
te lleva hasta Mataró  
el carril, en un momento.

Jamás tal cosa se vio,  
comer en Barcelona  
y cenar en Mataró.

Esta casa de campaña  
sita a la orilla del mar  
por su frente vio pasar  
el primer carril de España.

Si de Mongat la montaña  
un inglés agujereó,  
toda España aplaudió  
el genio de Barcelona,  
que con vapor proporciona  
ir volando a Mataró.

Josep Pla i Casadevall (1897-1981), a «El paisatge del primer ferrocarril» dins *De l'Empordanet a Barcelona* (1942), en parlar de la perforació del túnel de Montgat, es refereix a les dues últimes estrofes i indica que, «del fet, en quedà constància en una inscripció sobre rajols que es pot llegir encara avui a la façana d'una masia situada prop de l'obra portentosa», que es conserva encara a Can Teixidor, al Masnou, prop del terme de Montgat (figura 1).

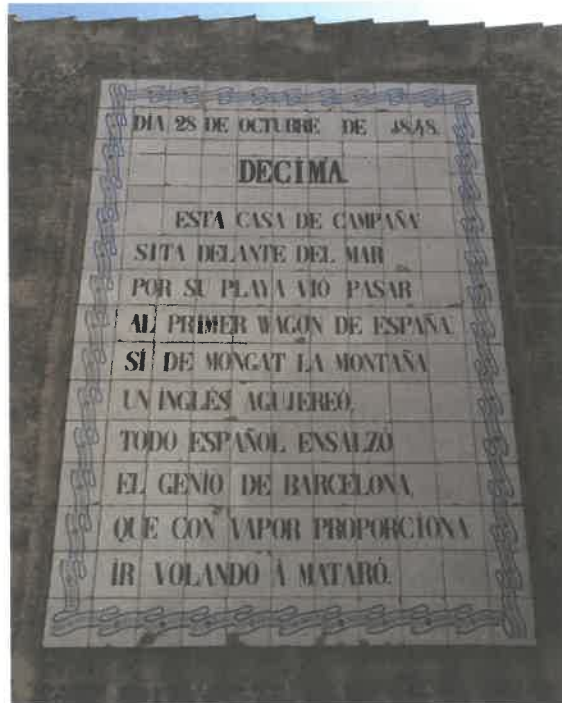


FIGURA 1. Dècima de 1948 a Can Teixidor. Fotografia de Xavier Nubiola.

Durant el segle XIX, era molt popular la literatura de canya i cordill, categoria a la qual pertanyen les auques i els ventalls o «ventalls de banderola». Les auques són seqüències descriptives de vinyetes amb rodolins, i els ventalls, fulls amb dues il·lustracions, normalment amb text a sota, que es pleguen amb una canya al centre en forma de ventall per resguardar-se del sol, ventar-se o espantar les mosques a les processons i celebracions. L'aparició del ferrocarril trobà de seguida el seu lloc a la literatura de canya i cordill, tal com s'observa en el ventall, de 1848, de la figura 2.

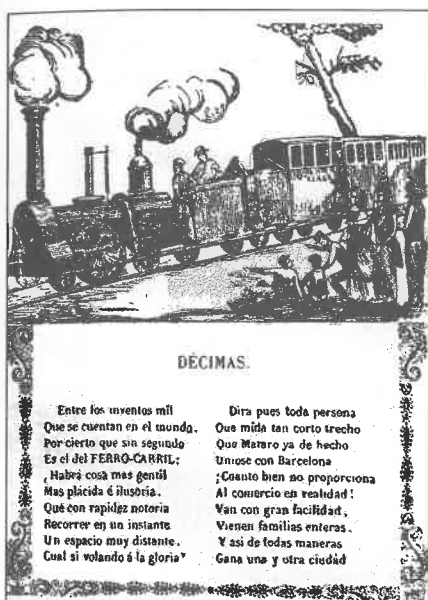
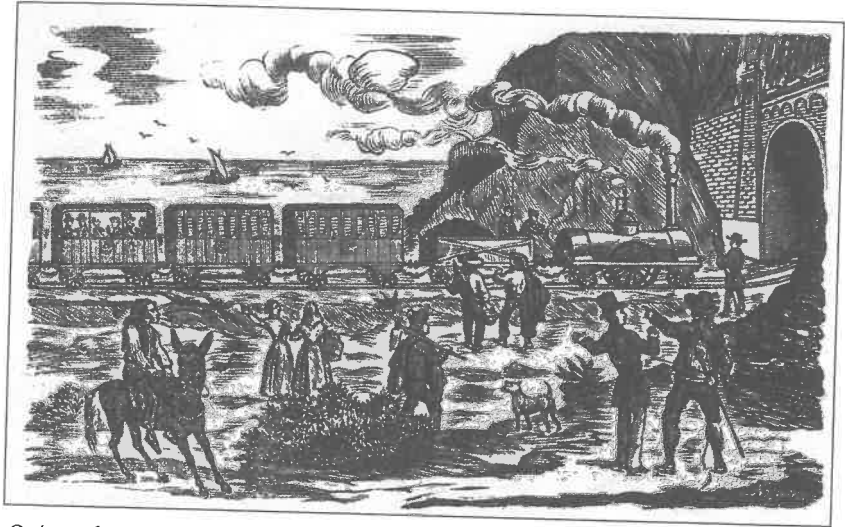


FIGURA 2. Ventall «Entre los inventos mil». Antoni R. Dalmau, *El «carril» de Mataró: 1848-1948*, Barcelona, 1948.

O en el ventall de la figura 3, que no té data, però que es creu que és anterior a 1853 perquè aquell fou l'any en què es va instal·lar el telègraf, que no apareix a la il·lustració.

Els cotxes del tren no hi estan representats amb realisme perquè el de segona tenia quatre finestres obertes i no tres com fa l'il·lustrador. El text és molt entusiasta; proclama la superioritat del nou transport sobre els anteriors i dona per fet que ben aviat s'estendrà per tota la geografia de la Península. Que les quartetes no citin Barcelona i sí Badalona, la ciutat que és a l'altra boca del túnel, pot interpretar-se com una rivalitat amb la capital.



¡Qué asombrosa diferencia!  
Viajar en ferrocarril  
le lleva ventajas mil  
al de coche o diligencia.

Vais a Vich o a Badalona  
con la misma prontitud  
que vais a Calatayud,  
a Tarrasa o a Tarragona.

Con un par de salsichones,  
queso y pan, y una tortilla,  
podéis ir hasta Sevilla  
sin gastar en los mesones.

FIGURA 3. Ventall «¡Qué asombrosa diferencia!». Col·lecció Xavier Nubiola.

Amb l'aparició del ferrocarril, es publicaren de seguida guies de viatges que en resseguien les línies, com la de Juan Amich, titulada *Viage a Mataró con el ferro-carril* (1849). No es tracta d'una obra literària, però el text en té pretensions:

La locomotiva con un silbido anuncia á los pasajeros que se aleja de la capital y que el tren, deslizando magestuosamente sobre el ferro-carril, corta los aires por el impulso del vapor, como el águila con el de sus alas; domina el viagero el espacio, por un lado el mediterráneo le presta estender la vista, interponiéndosele desde el horizonte á su centro solo las naves que surcan las aguas plateadas, y por el otro se creará que la naturaleza y el arte estuvieron de acuerdo para atraerse la admiración de los hombres.

Cal esperar uns anys per a les publicacions de més entitat, com és el cas de *Memorias de un menestral de Barcelona 1792-1854* (1880), de Josep Coroleu i Inglada (1839-1895), unes memòries que tenen qualitat literària i voluntat de descripció sistemàtica, i que són farcides de detalls i anècdotes que es troben reproduïdes a moltes cròniques i reportatges posteriors:

Imposible fuera dar una idea de la animación y el regocijo que se veían en la muchedumbre que acudió a contemplar la partida del tren de la puerta de Don Carlos, ni del entusiasmo con que se le recibía en las estaciones de los

pintorescos pueblos de la costa por donde pasaba, y de los cuales puede decirse que todo su vecindado acudía, lleno de júbilo, a vitorear a los expedicionarios.

Hízose este viaje con suma lentitud, empleándose cincuenta y ocho minutos en la ida y cuarenta y ocho en el regreso, que fue el doble de tiempo que se necesitaba para ello.

Al pasar el tren por el túnel de Mongat, los viajeros prorrumpieron en aclamaciones y aplausos. Por cierto, que oí contar una anécdota que me hizo mucha gracia. Parece ser que a un anciano de la comarca se le ocurrió preguntar, al construirse la línea, cómo se las compondrían para salvar el obstáculo de la montaña de Mongat y, como le respondiesen que esto se conseguiría perforándola, replicó el campesino con aire zumbón, cual si lo tomase a baladronada: «¡Qué diablos han de perforar, si ni los franceses pudieron nunca tomarla!»

El text també dona notícia de l'encunyament de la medalla commemorativa:

El Ayuntamiento acordó acuñar una medalla de bronce para perpetuar la memoria de la inauguración del primer ferrocarril de España, lo cual no fue parte a impedir que luego se acuñase otra para hacer constar que éste fue no el nuestro, sino el de Madrid a Aranjuez. ¡Puerilidades españolas! Si esto se hace tratándose de asuntos contemporáneos, en una época de tanta publicidad, ¿qué confianza podemos tener en los relatos de los sucesos acaecidos en remotos tiempos?

La medalla va ser obra del dibuixant Claudi Lorenzale i Sugrañes (1816-1889) i del gravador Miquel Jubany i Carreres (?-?). Fou encunyada en or, argent i coure, i té un diàmetre de 53,4 mm (figura 4).



FIGURA 4. Medalla inaugural del ferrocarril de Mataró, de Claudi Lorenzale i Miquel Jubany. Col·lecció Xavier Nubiola.

Les llegendes són les següents:

Anvers: *NIHIL IPSA VELOCIOUS* («res més veloç») / *YNAUGURATA DIE XXVIII OCTOBRIS / ANNI MDCCCXLVIII*

Revers: *OPTIMAE SOCIETATI / QUAE PRIMA IN HISPANIA / VIAM FERREAM AD YLLURO USQUE DUCENTEN / SUMMO LABORE VIGILIIS SUMPTIBUSQUE / CONSTRUERE FECIT / BARCINONENSIS SENATUS / HOC CIVIUM LAUDIS ET GRATI PIGNUS. / D.O.C.*

Els mataronins han aprofitat sempre totes les ocasions que se'ls han presentat per celebrar el fet d'haver promogut el primer ferrocarril de la Península. El 1910, amb motiu del 62è aniversari, van encarregar a dos conciutadans, l'escriptor Santiago Vinardell (1884-1936) i el compositor Joaquim Cassadó i Valls (1867-1926), la composició d'un himne commemoratiu per a cor de Clavé. El titularen *Himne al primer ferrocarril que creuhá terres hispániques* (figura 5). La lletra seguia explotant els mateixos tòpics que seixanta-dos anys enrere:

[...]

Mes arriba'l gran dia  
y el monstre de vapor  
creuhá la terra  
passa triomfant y poderós  
es el primé en terres hispániques.  
Feu pas al triomfadó

[...]

**Himne al primer ferrocarril que creuhá terres hispániques**

Música de SANTIAGO VINARDELL ← → Lletres de JOAQUIM CASSADÓ

Tenors 1.º  
Tenors 2.º  
Baríttons  
Baixos

je - ho munda es - tans re - pas je - ho munda es - tans re - pas ve - pas - d'ho - rre y de - es - tans de - ho munda es - tans re - pas je - ho munda es - tans re - pas ve - pas - d'ho - rre y de - es - tans de - ho munda es - tans re - pas

FIGURA 5. *Himne al primer ferrocarril que creuhá terres hispániques*, de Santiago Vinardell i Joaquim Cassadó. Luis Zurdo Olivares, *Veinte años de vida ferroviaria*, Barcelona, Henrich y Compañía, 1912.