

III F
2506

150 ANYS DEL FERROCARRIL DE TARRAGONA A MARTORELL

1865-2015



ÍNDIX

Pròleg	11	Senyalització i sistemes de seguretat	49
Antecedents	13	Megafonia a les estacions	51
Els projectes	13	Ponts	52
La línia Vilanova-Vilafranca	15	Pont sobre el Gaià, a Tamarit	52
La línia Sant Sadurní d'Anoia-Igualada ...	17	Pont sobre la riera de la Bisbal, al Vendrell	53
Història de la línia de Tarragona a Martorell	19	Pont sobre la N-340 al Vendrell	54
Una realització del seu temps	19	Pont sobre el torrent del Lluç al Vendrell	55
Les companyies	33	Pont de la riera de Marmellar, a l'Arboç	56
Característiques tècniques	37	Pont sobre la N-340, a l'Arboç	57
La via	37	Pont de Moja, a Vilafranca del Penedès	58
Mesures	37	Pont del Carril, a Vilafranca del Penedès	59
Carril	37	Viaducte de Sant Sadurní d'Anoia ...	60
Travesses	38	Ponts sobre el riu Anoia, a Gelida ...	61
Balast	39	Passos a nivell	63
Rectes, corbes i radis	39	Passos a nivell a Altafulla-Tamarit ...	65
Velocitats	39	Passos a nivell a Torredembarra	66
Pendants de la línia	40	Passos a nivell al Vendrell	68
Via senzilla. Via doble. Numeració ...	40	Pas a nivell a l'Arboç	69
Doble via entre Tarragona i Sant Vicenç de Calders	40	Passos a nivell a Vilafranca del Penedès	69
Doble via entre Sant Vicenç de Calders i Martorell	42	Túnels	72
Via amb el tercer fil o tercer carril ...	42	Electrificació	72
Les comunicacions	43	Xarxa	77
Comunicacions entre estacions	43	Numeració de les vies	78
Comunicacions Tarragona-Martorell ..	48	Capacitat de la xarxa	79
Comunicació entre trens	48	Material mòbil	85
Bloqueig a la via	48	Locomotores de vapor	86
		Locomotores elèctriques	101
		Locomotores dièsel	109
		Automotors elèctrics	114
		Automotors dièsel	127
		Una història cronològica	132

Estacions i baixadors	135	Economia	249
Tarragona.....	137	L'exploració de la línia fèrria de Tarragona a Martorell i Barcelona 1865-1875.....	249
Altafulla-Tamarit.....	149	El comerç del vi.....	276
Torredembarra.....	159	Empreses i apartadors.....	280
Sant Vicenç de Calders.....	173	Annexos	299
El Vendrell.....	187	Horaris.....	299
L'Arboç.....	199	Bitllets.....	308
Els Monjos.....	205	Bibliografia i documentació	311
Vilafranca del Penedès.....	209	Bibliografia.....	311
La Granada.....	224	Publicacions periòdiques.....	317
Lavern-Subirats.....	228	Internet.....	319
Sant Sadurní d'Anoia.....	233	Documents específics.....	319
Gelida.....	239	Arxius consultats.....	322
Martorell.....	245	Agraïments	323

PRÒLEG

És, sens dubte, un encert commemorar la inauguració d'una infraestructura bàsica com és el cas d'un ferrocarril. Es tracta d'un mitjà de transport del qual ens servim de manera quotidiana i que facilita la nostra mobilitat, sense que ens parem a pensar que no ha existit sempre i que la seva realització exigí enormes capitals, quantitats ingents de treball, i la utilització de capacitats tècniques molt avançades en el seu moment. El llibre dedicat a commemorar el 150è aniversari de la línia de Martorell a Tarragona per Vilafranca del Penedès esdevindrà un instrument rellevant per esmenar aquest oblit. L'esmentada línia és important en la història del ferrocarril a Catalunya des de molts punts de vista. En primer lloc, per la polèmica que envoltà la seva construcció. La confrontació entre la companyia del Camí de Ferro del Centre —que comptà amb el suport dels pobles del Penedès i també amb molts de l'Anoia— i la classe dirigent de Vilanova i la Geltrú va ser llarga i agra. Els vilanovins van ambicionar que la línia de Barcelona a Tarragona es construís per la costa. La balança es decantà, finalment, vers el traçat per l'interior. En aquesta decisió hi va tenir molt a veure el fet que la longitud a construir de Martorell a Tarragona fos més curta que la de Barcelona a Tarragona per la costa en un context en què era necessari prioritzar la inversió de recursos escassos. El suport que van proporcionar a aquesta alternativa Pascual Madoz —que liderava els diputats catalans al Congrés— i la Catalana

General de Crèdit va ser determinant. En la resolució del contenciós hi va pesar molt el fet que, en cas contrari, la companyia de Martorell hauria quedat en una situació extremament complicada, una vegada construïda la línia de Barcelona a Saragossa per Manresa.

En segon lloc, perquè l'empresa del Ferrocarril de Tarragona a Martorell i Barcelona —després de suspendre pagaments i de passar uns anys aclaparada per la necessitat d'amortitzar un considerable deute flotant derivat de la fallida del constructor— va saber treure profit de l'enllaç de la línia amb la de Tarragona a València i Almansa. Entre 1868 i 1880, la línia de Tarragona va oferir uns resultats excel·lents amb un coeficient d'explotació òptim. En aquests anys, sota la gerència de Claudi Planas i comptant com a cap d'explotació amb l'enginyer Mari Parellada, l'empresa va tenir un producte per quilòmetre explotat molt superior a les altres vies fèrries catalanes i dels més elevats de tota la xarxa espanyola. L'èxit empresarial estigué relacionat amb les tarifes especials i combinades pactades amb la companyia de València, que van fer possible captar, no només el tràfic de vins que circulà en direcció a França —durant els anys del boom exportador ocasionat per la fil·loxera, desviant-lo de la via marítima—, sinó també la circulació de cítrics i verdures fresques procedents del País Valencià, de cereals i de bestiar de la Mancha...

PRÒLEG

És, sens dubte, un encert commemorar la inauguració d'una infraestructura bàsica com és el cas d'un ferrocarril. Es tracta d'un mitjà de transport del qual ens servim de manera quotidiana i que facilita la nostra mobilitat, sense que ens parem a pensar que no ha existit sempre i que la seva realització exigí enormes capitals, quantitats ingents de treball, i la utilització de capacitats tècniques molt avançades en el seu moment. El llibre dedicat a commemorar el 150è aniversari de la línia de Martorell a Tarragona per Vilafranca del Penedès esdevindrà un instrument rellevant per esmenar aquest oblit. L'esmentada línia és important en la història del ferrocarril a Catalunya des de molts punts de vista. En primer lloc, per la polèmica que envoltà la seva construcció. La confrontació entre la companyia del Camí de Ferro del Centre —que comptà amb el suport dels pobles del Penedès i també amb molts de l'Anoia— i la classe dirigent de Vilanova i la Geltrú va ser llarga i agra. Els vilanovins van ambicionar que la línia de Barcelona a Tarragona es construís per la costa. La balança es decantà, finalment, vers el traçat per l'interior. En aquesta decisió hi va tenir molt a veure el fet que la longitud a construir de Martorell a Tarragona fos més curta que la de Barcelona a Tarragona per la costa en un context en què era necessari prioritzar la inversió de recursos escassos. El suport que van proporcionar a aquesta alternativa Pascual Madoz —que liderava els diputats catalans al Congrés— i la Catalana

General de Crèdit va ser determinant. En la resolució del contenciós hi va pesar molt el fet que, en cas contrari, la companyia de Martorell hauria quedat en una situació extremament complicada, una vegada construïda la línia de Barcelona a Saragossa per Manresa.

En segon lloc, perquè l'empresa del Ferrocarril de Tarragona a Martorell i Barcelona —després de suspendre pagaments i de passar uns anys aclaparada per la necessitat d'amortitzar un considerable deute flotant derivat de la fallida del constructor— va saber treure profit de l'enllaç de la línia amb la de Tarragona a València i Almansa. Entre 1868 i 1880, la línia de Tarragona va oferir uns resultats excel·lents amb un coeficient d'explotació òptim. En aquests anys, sota la gerència de Claudi Planas i comptant com a cap d'explotació amb l'enginyer Marià Parellada, l'empresa va tenir un producte per quilòmetre explotat molt superior al de les altres vies fèrries catalanes i dels més elevats de tota la xarxa espanyola. L'èxit empresarial estigué relacionat amb les tarifes especials i combinades pactades amb la companyia de València, que van fer possible captar, no només el tràfic de vins que circulà en direcció a França —durant els anys del boom exportador ocasionat per la fil·loxera, desviant-lo de la via marítima—, sinó també la circulació de cítrics i verdures fresques procedents del País Valencià, de cereals i de bestiar de la Mancha...

En definitiva, els bons resultats obtinguts de l'explotació de la línia de Tarragona, per Vilafranca, van ser decisius per superar l'ambient d'escepticisme i d'incertitud que s'havia instal·lat al país després dels baixos rendiments obtinguts dels trams i de les línies posades en explotació durant el període de 1854-1861 i de la fallida de la pràctica totalitat de les companyies ferroviàries del país entre 1864 i 1866. L'esmentada constatació que les grans línies podien esdevenir rendibles va impulsar, en el decurs dels anys 1870, l'inici d'una segona fase de construccions que va possibilitar l'acabament de les vies fèrries que havien quedat abandonades o a mig construir arran de la crisi de 1866 i que es completés la construcció de la xarxa ferroviària bàsica del país amb la formació del "vuit ferroviari" entorn de Barcelona i la construcció de la segona línia de Saragossa. En aquest sentit, cal recordar que l'empresa del Ferrocarril de Tarragona a Martorell i Barcelona va fer possible la formació (el 1875) de la companyia dels Ferrocarrils de Tarragona a Barcelona i França, la qual acabà, finalment, el 1878 la línia de Barcelona a França; el 1886 absorbí la dels Ferrocarrils Directes, i passà a controlar la línia de Barcelona a Vilanova i Valls; i, posteriorment, entre 1886 i 1894, construí la nova línia de Saragossa per Móra d'Ebre.

Per tant, la via fèrria que ens ocupa ha tingut un paper cabdal en la història dels ferrocarrils catalans i acredita, amb escreix, aquesta monografia que s'edita arran del seu 150è aniversari. És una línia eminentment penedesenca, que va contribuir de manera decisiva a l'aprofundiment i la consolidació de l'especialització vitícola del Penedès, però la seva importància transcendeix, de molt, l'àmbit merament local o comarcal. L'obra que el lector té a les mans ha exigut un notable esforç investigador. En els seus successius capítols, els autors aporten un estudi detallat i rigorós dels projectes; de les companyies que en van ser concessionàries; de les característiques tècniques del traçat; del material mòbil que hi circulà; de les estacions i dels baixadors; dels resultats de la seva explotació... Hem, doncs, d'agrair a Ramon Arnabat, Lluís Brullas, Vicenç Cabré, Nativitat Castejón, Lluís Català, Lluís Eroles, Remei Esteban, Antoni Leoz, Gerard Mercadé, Albert Pallarés, Ginés Puente i Lluís M. Tuells la bona feina feta i, sobretot, i a més, a Joan Montserrat i a Joan Solé la tasca de coordinar aquest conjunt d'esforços en la confecció d'un llibre que esdevindrà important dins la historiografia del ferrocarril a Catalunya.

Pere PASCUAL I DOMÈNECH
Catedràtic d'història econòmica
de la Universitat de Barcelona