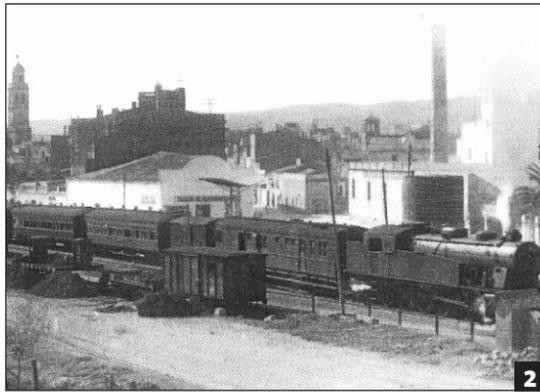


## ANIVERSARIO DEL TREN DE TGN A BCN |

1 Estación de Sant Vicenç antes de la electrificación. Arxiu Comarcal del Baix Penedès. 2 Estación de El Vendrell (1920). Locomotora serie 1601-1660 de la MZA. Arxiu del Baix Penedès. Colección Josep Ferret Carbonell. Fotografia Guixens.



# Raíles que cambiaron la historia

El próximo 2015 se celebran los 150 años de la conexión de Tarragona y Barcelona con el ferrocarril. Numerosas entidades y particulares ya preparan los actos de conmemoración

JOSÉ M. BASELGA

Tarragona inauguró una estación en abril de 1865, que se hizo para lograr una unión férrea con Martorell, adonde llegaba la línea de Barcelona desde junio de 1859. Con el Tarragonès y el Penedès en medio, no había conexión y unir las capitales era vital.

En 2015 se cumplen 150 años de esa unión, finalizada en 1865. Diversas entidades preparan un programa para conmemorar una obra que supuso una transformación social y económica de las zonas por las que pasó la línea.

El tren nació como competencia de la diligencia que llevaba mercancías y personas. Los empresarios de la diligencia vieron cómo en sus caminos se imponía el ferrocarril. Inversores y bancos apostaron por el tren.

## Trazado polémico

Escoger el trazado generó polémica. El empresario Magí de Grau pidió (abril de 1851) la concesión para una línea por la costa (Vilanova). Pero Jaume Ceriola la pidió (mayo de 1852) para unir Martorell y Reus por Vilafranca. Entonces la red se hacía con capital privado. Fue en 1941 cuando se creó la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (Renfe), que agrupó la red al no poder hacerse cargo las empresas.

La legislación de entonces prohibía líneas paralelas. La de la costa era más corta y Vilanova presionó, pero Ceriola hizo valer su condición de financiero en Madrid y de accionista de la Compañía del Camino del Hierro del Centro para lograr el trazado.

Se justificó por el interior porque desde Barcelona ya llegaba la línea a Martorell y no había la barrera del Garraf. La noche del 14 de mayo de 1861 las campanas de Santa María de Vilafranca tocaron y se improvisó una fiesta. Una de las bestias de fuego bailó con el culo hacia Vilanova.

En agosto de 1861 se invitó al Rey y al ministro de Fomento,

Rafael Bustos, al inicio de la obra, de 73'2 kilómetros. Debía estar acabada el 30 de junio de 1864, pero el hundimiento del terreno en La Granada la retrasó.

## Inauguración

En diciembre de 1864 una locomotora cubrió la mayor parte del recorrido. La inauguración (15 de abril de 1865) consistió en un recorrido entre Barcelona y Tarragona por parte del diputado Pascual Madoz.

Había once estaciones. Tarragona, Altafulla, Torredembarra, El Vendrell, L'Arboç, Santa Margarida, Vilafranca, La Granada, Sant Sadurní, Gelida y Martorell. Luego se hizo Sant Vicenç de Calders (1887) y el apeadero de Lavern (1958). Las localidades crecieron hacia las estaciones y las empresas aprovechaban el paso de la vía.

Destacó el transporte de animales con convoyes de hasta 17

Hubo una disputa para pedir la línea. se registraron peticiones para la costa y el interior

vagones y dos máquinas. También de soldados del cuartel de Vilafranca. Se intensificó el de vino y aguardiente de los centros de producción del Penedès a los de comercialización. Y el puerto de Tarragona era de interés.

Comenzó con cuatro circulaciones diarias. Dos a Barcelona (6.05 y 18.00) y dos a Tarragona (5.00 y 16.15). Los de la mañana paraban en todas. En julio de 1865 se pasó a 4, pero al poco se redujo a tres. El recorrido era de vía única. El incremento de circulaciones obligó a duplicarla. La segunda línea ya unía a Tarragona con Sant Vicenç entre los años 1926 y 1930. No pasó lo mismo entre Sant Vicenç y Martorell, que pasó a ser de segunda.

La unión por tren entre las estaciones de Martorell y Tarragona supuso un impulso social y económico para las localidades del trayecto y sobre todo para las que tuvieron una estación. FOTO: ARXIU COMARCAL DEL BAIX PENEDÈS



## Los organizadores

Para la celebración del aniversario de la línea de Tarragona a Martorell los organizadores son el Institut d'Estudis Penedesencs, L'Arboç Acthiva't, Museu del Ferrocarril de Catalunya de Vilanova, Centre d'Estudis d'Altafulla, Centre d'Estudis Sinibald de Mar de Torredembarra, Amics del Tren de l'Alt Penedès, Arxiu Comarcal del Baix Pe-

nedès, Associació Cultural Ferroviària de Tarragona i Província i Memòria Ferroviària de Tarragona. También se han unido como colaboradores el gestor ferroviario Adif, Renfe, Metro de Bilbao, Port de Tarragona y el Institut Milà i Fontanals. Como patrocinadores de momento están Terra bit serveis informàtics, Catànies Via y Pintures Janer.

## Los actos

Las celebraciones para el 2015 ya se están perfilando, aunque se podrán incrementar. Destaca la redacción de un libro que recogerá desde imágenes a la historia de la línea y de cada una de las estaciones a la actividad humana. El material se empleará para realizar una exposición itinerante y un audiovisual y ciclos de conferencias en

## ANIVERSARIO DEL TREN DE TGN A BCN | CAMBIÓ LA SOCIEDAD DE LOS PUEBLOS POR DONDE PASÓ

3 Estación de Torredembarra sin electrificar (1952). Arxiu del Museu del Ferrocarril de Catalunya. 4 Estación de Altafulla sin electrificar (1952). Arxiu del Museu del Ferrocarril. 5 Estación de Tarragona. Arxiu del Museu del Ferrocarril.

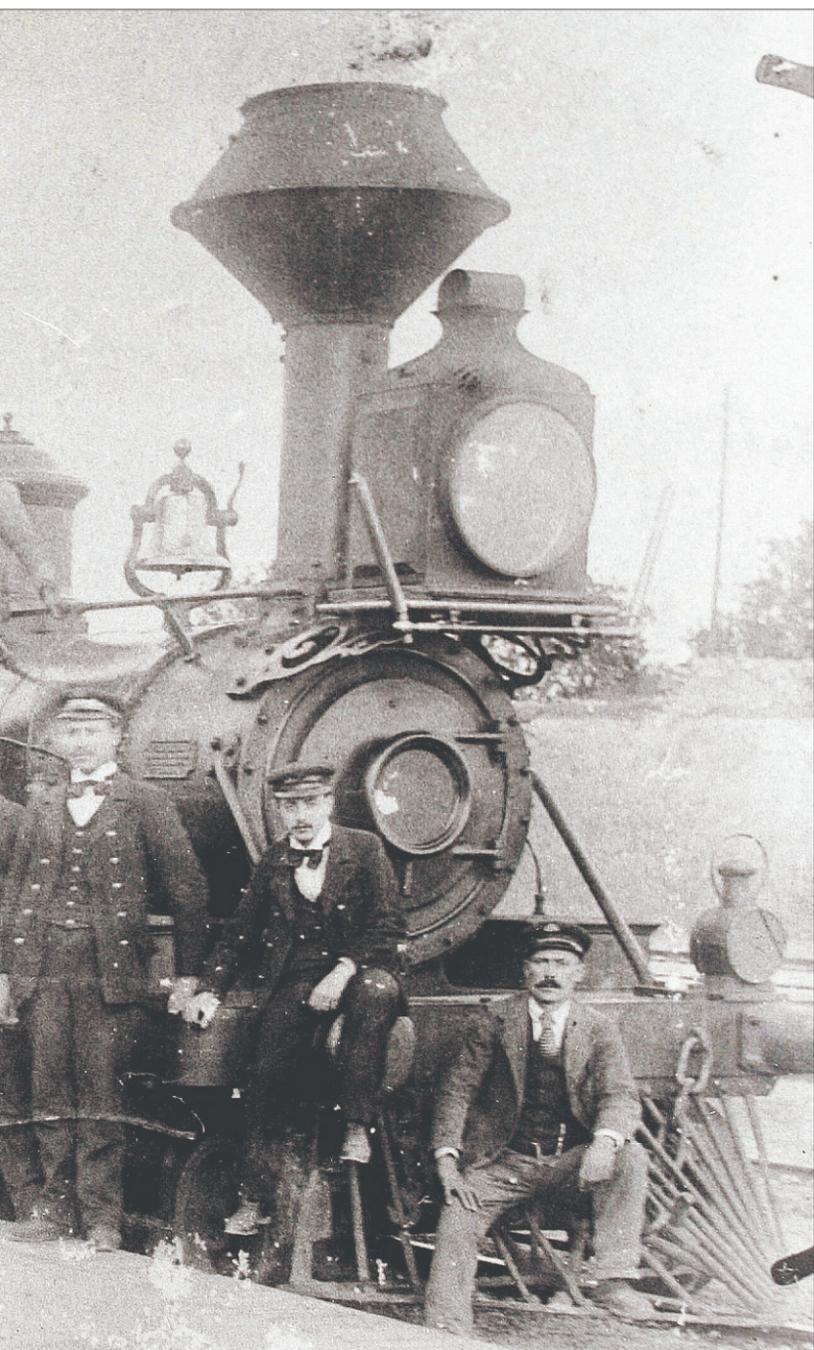


### La cifra

# 3.523

 empleados en 1863

Un año antes habían sido 2.385 personas, con 293 carros y 43 caballerías, las que hicieron las obras. Participaron 500 soldados que cubrían las bajas en épocas de la vendimia.

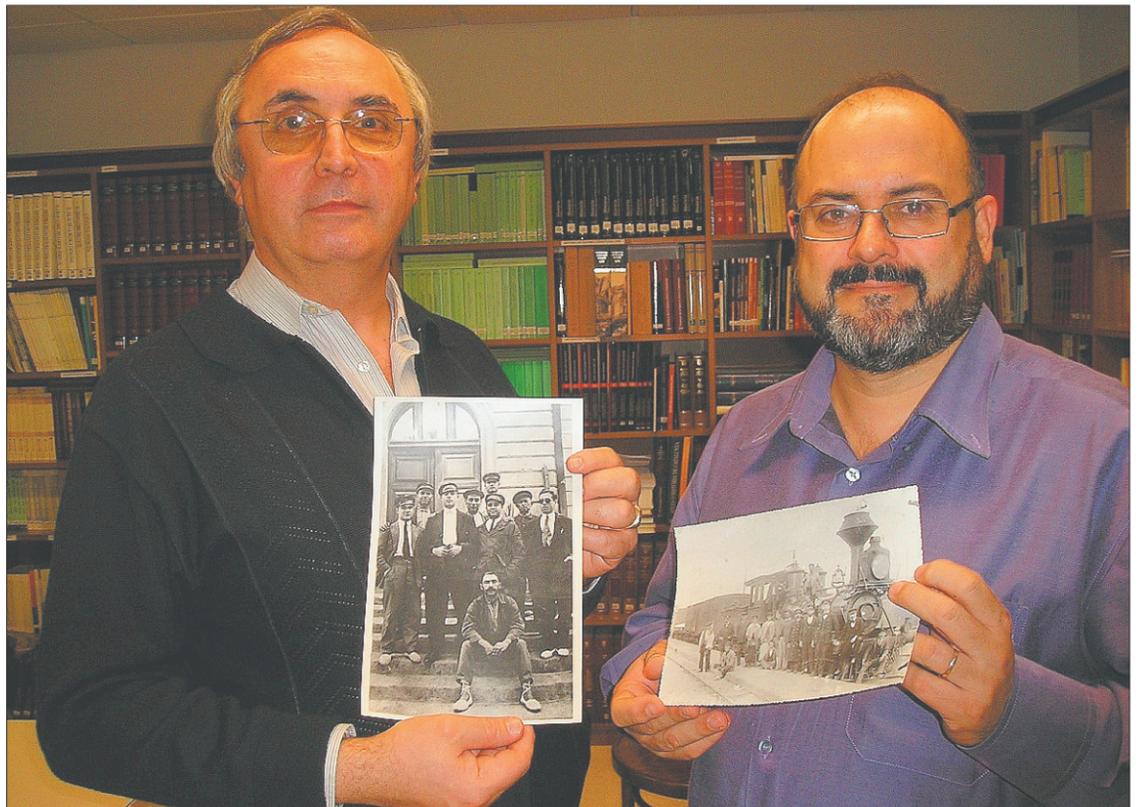


las localidades de la línea. Además, se llevará a las escuelas, donde se explicará a los estudiantes la importancia del tren en la sociedad. Se hará también un concurso fotográfico, estrenar composiciones musicales, un certamen con gastronomía de la época o la confección de un sello. Un tren saldrá de cada punta y se encontrarán a medio camino.

### Más información

Además de en cada una de las entidades que participan en la conmemoración, se puede encontrar información en la web que se ha creado: [www.150ftm.cat](http://www.150ftm.cat).

Los organizadores también han pedido a los particulares que aporten material que pueda estar relacionado con el motivo de la celebración.



Joan Solé (i) y Joan Montserrat ya impulsan los proyectos para el próximo 2015. FOTO: JMB

ENTREVISTA | Joan Solé y Joan Montserrat Historiadores

# ‘Esas estaciones forman parte de nuestra identidad’

JOSÉ M. BASELGA

- ¿Por qué recuperar la memoria de estaciones y línea?

- Es un patrimonio que no podemos olvidar. Forman parte de nuestra identidad cultural. Un pasado que hay que conocer, difundir y valorar. Y queda mucho material. Lo llamamos arqueología industrial.

- ¿Han encontrado algo?

- Cosas diversas. La línea estuvo cortada meses por la tercera guerra carlista. Hemos localizado una esquila de Francesc Rius i Tauler, alcalde de Barcelona, que murió en la zona. Se invita no al entierro, sino a la despedida del féretro en la estación de Vilafranca.

- ¿Y vivencias?

- El jefe de estación de Lavern-Subirats tenía viñas y hacía vino. Cada día un maquinista cogía una botella llena y la dejaba en la estación de Sant Sadurní, donde almorzaban con ella. El tren de regreso dejaba otra vez la botella vacía en Lavern.

- Historias de vecinos.

- Un vecino de Llorenç explicó que su familiar desde su casa veía el humo de la máquina al salir de El Vendrell. Avisaba a su hermano, que cogía la bicicleta y llegaba a L'Arboç para coger el tren. Daba tiempo.

- ¿Qué perdemos si olvidamos esas estaciones?

- Patrimonio. Historia. Un pasado que forma parte de nuestra identidad como comunidad.

PERFIL | Joan Solé Bordes y Joan Montserrat Montsant son coordinadores del proyecto ‘150 anys del ferrocarril de Tarragona a Martorell’. Apasionados por la historia, señalan que el proyecto lo conforman muchos ciudadanos y entidades de todo el trayecto.

- ¿Eran las estaciones punto de encuentro social?

- De actividad económica. Algunas estaciones tenían muelle de carga y descarga. Y social porque se iba a recibir a familiares y amigos. Se decía que quien no tuviese quien le fuese a buscar era un desesperado.

- ¿Había unas más importantes que otras?

- Estaban clasificadas por la compañía en función de los habitantes de una población.

- Algunas estaciones cayeron en el abandono.

- Antes no. Ahora con los controles centralizados de la circulación han quedado sin personal. Jefes de estación, guardabarreras, mozos de carga, han ido desapareciendo. Hay estaciones en mal estado, aunque no en esta línea. Otras las gestionan ayuntamientos y permiten mantener el edificio. Pero las hay que se caen.

- ¿Qué ha significado el tren para estos municipios?

- Un medio de relación social, de promoción turística, de desarrollo económico y de transporte imprescindible.

- Se va a visitar escuelas.

- Queremos implicar a los docentes de las escuelas de los pueblos por donde pasa el ferrocarril. Que se trabaje el pasado, presente y futuro del ferrocarril. Que los escolares sepan que no sólo se sube al tren y te lleva.

- ¿Creció el Penedès por el tren?

- Económicamente se fue desarrollando y especialmente el comercio de vino y aguardiente por el puerto de la playa de Sant Salvador y especialmente del puerto de Tarragona.

Se ha recuperado material y sobre todo recuerdos de los vecinos más mayores

- Las estaciones fueron objetivo durante la Guerra Civil.

- Todos los enclaves ferroviarios lo eran. Cortar la comunicación del ferrocarril suponía cortar el suministro de tropas, alimentos, material bélico. Los bombardeos castigaron la estación de Sant Vicenç. En dos ocasiones se impactó contra sendos convoyes y murieron unas sesenta personas.