

050.25.125
MONTSERRAT MONTSANT, JOAN
AVDA. TARRAGONA, 113, 2N 1A
08720 VILAFRANCA DEL PENEDÈS

el 3 devuit

EL PENEDÈS COM TU L'ENTENS

des de 1982



Entrevista a Ernest Maragall

"El problema del PSC és que no ha canviat" //P6

Regalem l'adhesiu de la immersió

El 3d8 respon l'atac del ministre Wert a la immersió lingüística regalant l'adhesiu de Som Escola //P4

L'artista Miquel Barceló deixarà la seva empremta a l'Alt Penedès

// **PROJECTE** Una entitat privada finançarà una intervenció artística en una església de la comarca no oberta al culte // **HERMETISME** El secret envolta un projecte desconegut al territori // P52



Museu del Ferrocarril de Vilanova

150 anys de ferrocarril

El Penedès es comença a mobilitzar per commemorar l'arribada del tren a les nostres comarques //P28 i 29

Commoció a Vilafranca per la mort d'un noi de 22 anys i un nen de 12

//P9 i 60



// **PEDRO HERNÁNDEZ** Va morir sobtadament mentre dormia
// **JORDI AGULLÓ** Jugava a l'equip aleví del Noia Freixenet

Poca afluència al debat participatiu de Sant Sadurní

// **ESTAT DE LA VILA** Una vintena de persones interpel·len els polítics per la seva gestió i els reptes de la ciutat //P5

La pista de gel ja funciona

Vilafranca espera que més de 15.000 persones passin per la instal·lació de la rambla //P16



Nº1 A CATALUNYA
COMPREM

OR

JOIES · RELLOTGES · MONEDES · DIAMANTS...

VENDA SUPERIOR A:

20 GR	20€ DE REGAL
50 GR	50€ DE REGAL
100 GR	100€ DE REGAL

VILAFRANCA
T 93 818 04 24 · Av. Barcelona, 51

C. de la Parellada
Santa Clara
Rambra Nostra Senyora
Av. Barcelona
Misses Rufet

ESTACIÓ

Societat

ALT I BAIX PENEDÈS | Història del ferrocarril

El ferrocarril de Tarragona a Martorell... 150 anys després

// ACTES Es crea una comissió per tirar endavant un programa de celebració que s'allargarà fins el 2015



Estació de l'Arboç sense electrificar, març del 1952 | ARXIU DEL MUSEU DEL FERROCARRIL DE CATALUNYA DE VILANOVA



Estació dels Monjos sense electrificar, març del 1952 | MUSEU DEL FERROCARRIL DE CATALUNYA DE VILANOVA

3d8
Vilafranca

Durant el passat mes de novembre la comissió dels 150 anys del ferrocarril de Tarragona a Martorell (1865-2015) va presentar el programa de treball i els seus objectius per commemorar aquest aniversari.

Aquesta és la proposta d'una ruta amb més d'un segle d'existència tot fent servir el vehicle predilecte dels somnis infantils: el ferrocarril. Una màquina amb rodes, caldera, carbó, aigua i xemeneia que va revolucionar el segle XIX. Per molts era un monstre que feia molt de soroll, esbufegava per tot arreu i, a més, escampava molt de fum; un cavall sobre rodes de ferro, que corria i que, amb el pas del temps, ha passat d'aquell anar a 40, a velocitats com la de 575, sempre quilòmetres per hora.

N'hi va haver que van veure en el tren una màquina ferotge que començava a fer-los la competència, que corria més de pressa que la seva diligència. Els empresaris de transport amb diligència "per camins" si veien que a la seva ruta es començava a parlar de ferrocarril ja podien començar a tremolar. Però el cert és que, de mica en mica, milers de barres de ferro, paral·leles, una darrere l'altra, anaven canviant el

paisatge. Començava a néixer un nou mitjà de transport per fer la competència amb la velocitat al transport per camins o carreteres.

L'aposta pel ferrocarril dels inversors, en l'àmbit particular i també bancari, va posar a l'abast els capitals que van fer possible el ferrocarril -fins i tot per camins tan difícils com els de les costes del Garraf- i va desenvolupar l'anomenada revolució industrial i amb ella la producció, el transport i l'agricultura i va canviar la vida de les persones. Una revolució que encara no ha acabat i que, després de més de 150 anys d'existència, ara vol competir amb l'invent de principis del segle XX: l'avió.

Dificultats inicials

Jaume Curiel va sol·licitar el 10 de maig de 1852 la concessió de la línia Martorell a Reus, per Vilafranca, el novembre d'aquell mateix any se li va concedir el ferrocarril de Martorell fins a Reus passant per Valls; el tema, però, va portar polèmica perquè Magí Grau i Figueras havia aconseguit de la reina el 1851 una concessió provisional per construir un ferrocarril de Barcelona a Tarragona, hi va haver espès i menut.

El 1853 va quedar constituïda l'empresa que inicialment tiraria endavant el tema, la "Camino de Hierro del Centro", però el tema financer i d'autoritzacions oficials en l'entorn d'aquests anys es va

veure sotmès a canvis constants -tema en el qual ens és impossible entrar aquí- i va comptar amb intervencions oficials com va ser la "Ley General de Ferrocarriles" de juny del 1855. La imatge general de tot plegat, vista evidentment des de fora i amb la perspectiva dels anys, és la d'una evident manca de planificació en el disseny del que havien de ser les grans línies destinades a travessar la península.

Tot i que la previsió era que la línia s'hagués posat en funcionament el 30 de juny de 1864, diversos incidents -entre ells un esfondrament de terres a la trinxera de la Granada- van fer que el tram de Martorell a Tarragona de 73,2 quilòmetres no comencés a tenir circulació, com ja hem dit, fins el 15 d'abril de 1865. Cal tenir en compte que el ferrocarril de Barcelona a Molins de Rei funcionava des del 1853, de Molins a Castellbisbal des del 1856, i de Castellbisbal a Martorell des del 1859, en aquest punt una de les dificultats era la construcció del pont sobre el Llobregat, que sabem que va ser autoritzada el 1857. Per l'altra banda, la línia de València a Tarragona, secció de Benicàssim a Amposta i Tortosa i d'aquest punt a Tarragona, havia estat oberta al públic el 12 de març del mateix any 1865. S'ha localitzat el plànol, escala 1:2.500, de la línia entre Martorell i Vilafranca del Penedès, aprovat oficialment el 22 de maig de 1861 signat per

D. Planas Molins de la companyia i per D. Miguel de Bergue, hi ha també la signatura il·legible d'"el ingeniero jefe de la división". El tram penedèsenc de la línia ha estat atribuït al jove enginyer Josep Puig i Llagostera, la biografia del qual és ara en procés d'estudi. Enginyer, empresari i polític, Josep Puig i Llagostera, fill de penedèsencs, neix a Vilafranca l'any 1835; coneixem pocs anys de residència a la seva vila nadiua però -iniciador de realitzacions empresarials de volada com la creació de la colònia fabril d'Esparreguera, ara coneguda com a colònia Sedó- el 1869 va ser elegit pel districte de Vic a les eleccions a diputats a Corts, a les eleccions del 1876 ho va ser pel districte de Vilafranca i també el 1879, tot i que va morir el desembre d'aquest mateix any. Explica la crònica de Pere Alagret i Vilaró que la nit del 14 de maig de 1861 es van anar a despertar determinades persones de Vilafranca per tal de portar a terme una reunió a la casa de la vila. Quan tots van ser a punt es va donar l'avis i les campanes de Santa Maria es van posar a tocar mentre sortia de l'ajuntament l'orquestra del Xicu Camps i al seu darrere el Drac de la vila portat per alguns vilafranquins entusiastes, entre els quals Alagret -que havia viscut personalment l'episodi- recordava Xavier García, Jaume Abella, Josep Anton Olivella "el Romeu" i Lluís Cases. La

comitiva va despertar el veïnat tot fent via pels carrers cap a la Barceloneta, va ballar a les portes de la vila i des d'allí la comitiva es va adreçar cap a Montaspre, al peu d'Olèrdola, on el Drac va ballar, com sempre alçant la cua i, evidentment, fent petar els coets d'esquena a Vilanova; cal suposar que la ballada es va poder veure ja amb les primeres llums del dia. Es tractava d'anunciar i celebrar la notícia de la decisió oficial de fer passar la línia de ferrocarril per Vilafranca i no pas per Vilanova.

Rivalitats

La celebració vilafranquina va començar i acabar aquí, els que van tenir possibilitat -Fèlix Barba i Modest Lleó, entre altres- hi van invertir en subscriure algunes de les 4.000 accions de la companyia i un bon dia, un 15 d'abril del 1865, el tren va passar i es va aturar a Vilafranca, sense altre esforç i sense cap mena de celebració. Era la lògica de la simplicitat: la plana penedèsenca com a camí de pas en contrapartida a les dificultats que l'espai muntanyenc del Garraf imposa a la línia de la costa.

L'episodi no és sinó un exemple de la vella i anecdòtica rivalitat penedèsenca entre vilafranquins i vilanovins, de la qual el Vendrell sempre se n'ha sabut mantenir al marge. Vilafranca, la vella capital històrica, es troba a partir del segle XIX amb una Vilanova que agafa empenta i li pren amb la

revolució industrial el poder que veritablement compta: l'econòmic. Podem recordar com a partir de la dècada del 1850 Vilanova reclama la capitalitat del partit judicial, que pertany a Vilafranca des de sempre i més amb la divisió provincial del 1833; ho fa en base a raons d'activitat econòmica i de població -una mena d'exemple de l'enfrontament entre l'antic règim i la nova burgesia- i aconsegueix finalment la creació d'un partit judicial propi amb la partició del vilafranquí l'any 1860; entrada ja la dècada següent un projecte de reforma intenta l'assimilació contrària suprimint el partit judicial vilafranquí, les "forces vives" de la vila s'hi oposen i, contundents, fan sentir la seva veu a Madrid. Els vilanovins tenen la via marítima, però per anar a Barcelona han de passar per Vilafranca i això, com va retratar magníficament Albert Virella, els provoca un motiu permanent d'enuig, un sentiment de subordinació, quasi un complex d'inferioritat; el 1850 Magí de Grau ja reclama un ferrocarril de Tarragona a Barcelona passant per Vilanova, però per fer possible aquesta comunicació el que els cal és obrir el camí de les costes del Garraf; hi treballen durant 18 anys, amb interrupcions notables, i el desembre del 1880 ja poden anar per carretera de Sitges a Barcelona, un any després poden fer el trajecte en ferrocarril. L'altre

SOCIETAT

Caixa Penedès vol impulsar el rugbi com una eina d'integració

//P33

SOCIETAT

La Fundació Mas Albornà edita el primer calendari social casteller

//P34

www.el3devuit.cat

Participa al portal

Nova enquesta:
El model d'immersió lingüística de Catalunya té els dies comptats?

el 3 de vuit



Pas a nivell a la carretera de Vilanova, de l'estació de Vilafranca sense electrificar, març del 1952 | MUSEU DEL FERROCARRIL DE CATALUNYA DE VILANOVA



Estació de la Granada ja electrificada, setembre del 1957 | MUSEU DEL FERROCARRIL DE CATALUNYA DE VILANOVA

somni del que hem de dir alguna cosa és, evidentment, el d'unir les dues capitals penedesenques per via fèrria, un projecte centenari, amb continuïtat cap a Igualada, que els polítics de torn tenen el costum de treure del calaix de forma periòdica per presentar-lo com una alternativa de futur... Després, el vell plànol retorna al calaix, a la carpeta de temes pendants.

Un document d'agost del 1861 ens parla de la invitació al rei i al ministre de Foment per tal que assisteixin a un acte inaugural d'inici dels treballs de la línia de Martorell a Tarragona, camí d'unir Barcelona amb Saragossa. La memòria llegida el febrer de 1862 a la junta d'accionistes de la "Sociedad de Los Ferrocarriles de Tarragona a Martorell y Barcelona" explica que les obres han de durar 30 mesos i quedar en estat d'exploatació el 30 de juny de 1864, es comenta també el fet que Igualada pot quedar aïllada entre aquesta línia i la de Manresa a Lleida, de forma que torna a sortir el tema de la línia de la costa a l'interior i es parla d'una connexió entre Igualada i Sant Sadurní.

La junta d'accionistes de febrer del 1863 s'assabenta que en un any de construcció hi han treballat 2.385 homes, amb 293 carros i 43 cavalleries; entre la mà d'obra hi han participat 500 soldats de l'exèrcit quan han faltat treballadors perquè han hagut d'anar a collir. Es comenta que hi ha un únic túnel, que ja és perforat i que la línia tindrà connexió amb Madrid i Alacant per Almansa, València, Castelló i Tarragona; connexió amb Saragossa per Lleida, Montblanc, Reus i Tarragona; enllaç amb la línia de l'est per Girona, que arribarà al Pirineu i connectarà amb les línies franceses i, finalment, connectarà amb el somiat enllaç amb

Igualada. Sabem també que el 1863 van treballar en la construcció 3.523 persones i que el desembre de 1864 una locomotora ja va poder recórrer la major part de la línia.

Inauguració

La inauguració el 15 d'abril del 1865 va consistir en un recorregut de Barcelona a Tarragona de l'exdiputat Pascual Madoz, convidat per l'empresa. Després de l'estació del Vendrell la següent parada era Torredembarra. L'any 1886, la "Compañía de Ferrocarril de Tarragona a Barcelona y Francia" (T.B.F.) absorbeix la "Compañía de los Ferrocarriles Directos de Madrid y Zaragoza a Barcelona S.A.". Un any després, el 1887, es va inaugurar l'estació de Sant Vicenç de Calders que fa possible enllaçar la línia interior amb la de la costa, que llavors anava fins a l'estació de la Bordeta, a Barcelona.

Inicialment sortien dos trens, un al matí i l'altre a la tarda, cap a Barcelona i altres dos cap a Tarragona, però el juliol d'aquell mateix primer any 1865 la freqüència ja s'havia augmentat a quatre en cada direcció, tot i que unes setmanes després es va reduir a tres. D'entre les dades estadístiques que es conserven cal remarcar el notable pas de trens de bestiar en unitats formades fins i tot per 17 vagons, dues màquines i dos frens. Tampoc hi falta el transport de soldats de la caserna de Vilafranca, el tren és la gran novetat, cal viatjar i transportar.

Inicialment, la xarxa ferroviària, era estesa amb aportacions de capital privat. No va ser fins l'any 1941, que en l'estat que estaven les companyies en no poder fer front a la modernització de les infraestructures, quan es va crear la Renfe (Red Nacional de Ferrocarriles Españoles), que va agrupar tota

la xarxa amb via d'ample espanyol (1.668 mm) i també de via estreta. Mes endavant es crea FEVE (Ferrocarriles de Via Estrecha) que agrupava la xarxa de 1.000 mm d'amplada de via.

Pel que fa al nostre recorregut entre Tarragona i Martorell, la construcció la va dur a terme l'empresa "Caminos de Hierro del Centro" (C.H.C.) a l'any 1861. El dia 9 de febrer hi ha el canvi de denominació social, ampliació de capital i pressupost per allargar el ferrocarril de Martorell a Tarragona. L'empresa passa a anomenar-se des d'aquesta data "Sociedad de los Ferrocarriles de Tarragona a Martorell y Barcelona" (T.M.B.). Segons dades de l'escriptura de constitució, les obres d'aquest tram estan pressupostades en "80.105.234 reales". La T.M.B. és absorbida el 10 de desembre de 1875 amb una nova constitució d'una societat que seria la "Compañía del Ferrocarril de Tarragona a Barcelona y Francia" (T.B.F.). Aleshores, una gran potent companyia del ferrocarril, la M.Z.A. (Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante) es fusiona el 27 de gener de 1899 amb la T.B.F. És el 24 de gener de 1941 quan es nacionalitzen les empreses privades i passen en mans de la Renfe.

Però seguint directrius europees, l'1 de gener de 2005 Renfe desapareix i neixen dues noves empreses estatals, Renfe Operadora, qui gestionarà el material mòbil, i Adif (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias), qui gestionarà la xarxa i les estacions. El nostre tram ha estat gestionat fins ara per un total de 7 empreses.

Pel que fa a les estacions del recorregut, inicialment eren un total d'11: Tarragona, Altafulla, Torredembarra, el



Estació de Sant Sadurní sense electrificar, març del 1952 | MUSEU DEL FERROCARRIL DE CATALUNYA DE VILANOVA

Vendrell, l'Arboç, Santa Margarida i els Monjos, Vilafranca del Penedès, la Granada, Sant Sadurní d'Anoia, Gelida i Martorell.

Tarragona ja disposava d'estació ferroviària (16/09/1956) entre la ciutat romana i Reus. Pel que fa a Martorell, ja tenia una estació, inaugurada el 26/06/1859, que des d'aquest indret unia la ciutat de Barcelona. Dues capitals catalanes quedaven sense unió per ferrocarril, Tarragona i Barcelona. Si bé el recorregut per la costa era més curt, la proposta per la línia de l'interior va guanyar a favor dels intents desesperats dels vilanovins, que buscaven per la costa unir Barcelona amb Tarragona.

L'any 1881, amb l'arribada del ferrocarril a Vilanova i la Geltrú, la xarxa en direcció a Tarragona es duplica. Això sí, aquesta no va en direcció a Tarragona sinó que el projecte és per anar a Valls.

El dia 31/01/1883 arriba el ferrocarril a Valls, en mans de la "Compañía Anónima de los Ferrocarriles Directos de Madrid y Zaragoza a Barcelona". Des d'aquesta data, en un indret proper a l'actual estació de Sant Vicenç de Calders, les dues línies es creuaven, una anava per dalt i l'altra per sota.

L'any 1887, un cop la "Compañía de los Ferrocarriles Directos de Madrid y Zaragoza a Barcelona" va ser absorbida per la T.B.F., el 24 d'abril de 1887, s'inaugurava l'estació de Sant Vicenç de Calders. La línia del Tarragona a Martorell, amb una lleugera modificació del traçat original, passaria per la nova estació. D'onze estacions inicials, ara al tram en sumava una de més. Mentre al segle XIX hi havia aquests canvis, al segle XX n'hi havia un de nou: el dia 25/3/1958 era inaugurat un baixador, el de Lavern-Subirats.

Inicialment tot el recorregut entre Tarragona i Martorell era de via única. Amb el pas del temps i amb el nombre de noves circulacions, la xarxa va haver de duplicar-se. Entre els anys 1926 i 1930, la segona via arribava entre Tarragona i Sant Vicenç de Calders. No va passar el mateix amb la línia de l'interior, entre Sant Vicenç i Martorell, ja que a la pràctica aquest tram es va convertir en un tram de segona. La via de la costa va agafar molt més protagonisme. A principis dels anys 80 varen començar les obres, per duplicar la via entre Martorell i Sant Vicenç de Calders. A mitjans de la dècada entre els 80 i 90, ja es va poder circular en doble via.

Pel que fa als trens, les primeres locomotores eren de vapor, el seu carburant era el carbó. Més endavant va arribar la combustió del gas-oil i el fuel. Hi havia moltes locomotores de vapor que van ser fuelitzades i van deixar de cremar carbó, substituint-lo pel fuel. Amb l'electrificació de la xarxa, va desaparèixer l'encant que tenien aquelles velles locomotores que treien fum per una xemeneia. També aquest tram entre Tarragona i Martorell va tenir dues velocitats a l'hora de l'electrificació. Entre Tarragona i Sant Vicenç de Calders, el dia 26 de juny de 1956, circulava ja la primera locomotora elèctrica sota una catenària a 3.000 V. En canvi el tram entre Sant Vicenç de Calders i Martorell, no s'ha trobat la data exacta que va passar per primer cop una locomotora elèctrica. Això sí, va ser entre el mes de febrer i el dia 3 de maig de l'any 1957. També podríem parlar del material mòbil que ha circulat. Però és molt difícil fer una llista que pugui personalitzar el tram entre Tarragona i Martorell. Des de les companyies privades que van gestionar inicialment la xarxa i fins a l'actualitat amb Renfe Operadora, la llista és molt llarga i variada, ha passat de tot per aquestes vies.