

PROJECTES DE FERROCARRILS FRUSTRATS. EL TRANSVERSAL DEL PRINCIPAT DE CATALUNYA I EL FERROCARRIL TARRAGONA- VALLS-CERVERA-PONTS

Josep Santesmases Ollé

INTRODUCCIÓ¹

Quan el 31 de gener de 1883 el ferrocarril arribava per primera vegada a Valls, bona part de la xarxa ferroviària catalana ja havia estat construïda. Sobretot cal tenir present el període comprès entre 1856 i 1865 com una època d'autèntica febre ferroviària². També cal recordar que la seva construcció no havia estat un camí fàcil, ni planer, ni lineal. Les expectatives de rendibilitat econòmiques no es materialitzaren tal com havien previst els impulsors i els inversors de les línies ferroviàries. Això i altres factors provocaren crisis borsàries, algunes de fortes com la del 1866 que ensopiren l'acabament de la construcció de diverses línies. Quan el ferrocarril arribava a Valls feia poc que s'havia entrat en la crisi que succeí al període conegut com la "febre d'or". De totes maneres les propostes, els projectes, les construccions i la il·lusió de nous traçats de via fèrria no havien desaparegut. Fins aleshores, i encara ara, tota la xarxa ferroviària catalana tenia com a punt de mira Barcelona, com a partida o destí de totes les línies.

En la història del ferrocarril, caldria tenir present no tan sols els projectes que arribaren a bon port, en aquest cas a l'estació, sinó molts d'altres que van acabar fent figa, en diferents estadis d'elaboració o de realització. És interessant, des d'un perspectiva històrica, tenir presents tots els projectes fallits, no només amb un enfocament econòmic o polític, sinó també social. Des d'aquest punt de vista, podríem fer preguntes com ara: ¿quin ressò

¹Per redactar aquest estudi he fet servir anteriors treballs meus: *El Ferrocarril Transversal del Principat de Catalunya*, publicat a XXXV Assemblea Intercomarcal d'Estudiosos de Catalunya. Volum II. Institut d'Estudis Vallencs, 1989, i *Línies ferroviàries a l'Alt Camp en el somni: projectes no realitzats, segons la premsa val·lenca*, publicat a la revista *Cultura de Valls*, els mesos de gener, febrer i març del 1993.

²Veure: *Història econòmica de la Catalunya contemporània*. 3. s. XIX, Indústria, transports i finances.



❑ Lateral d'un terraplè. Terme de Vila-rodona



❑ Desmunt fet a la roca viva. Terme de Vila-rodona

obtenia, en la població, l'esperança de l'arribada del ferrocarril?; ¿quines eren les reaccions dels poders i dels estaments locals?; ¿quin era el grau de col·laboració i de disponibilitat dels veïns afectats pels projectes? En definitiva, veure'n l'expectativa que es creava i saber-ne els factors que generaren tan gran quantitat de projectes ferroviaris, realitzats o fallits. També és cert que molts aspectes relacionats amb l'economia i amb les situacions polítiques del país s'hi reflectien intrínsecament i són, per si sols, uns valors a considerar.

Posteriorment a l'arribada del tren a Valls, diversos projectes implicaren Valls i la comarca en diversos propòsits de noves línies de ferrocarril. El primer d'ells seria un nou projecte que pretenia trencar el centralisme, també ferroviari, que Barcelona imposava. Ens referim al del Ferrocarril Transversal del Principat de Catalunya, amb la realització del qual es pretenia unir els ports de Tarragona i Roses per l'interior del país. Des de Tarragona el tren havia de circular (entre altres) pels municipis de Perafort, Vallmoll, Valls, Alió, Vila-rodona, Aiguamúrcia, el Pont d'Armentera, Igualada, Manresa, Artés, Avinyó, Vic, Amer, Banyoles, Figueres, Castelló d'Empúries i Roses.

Sempre, en els projectes que estudiarem hi anava implícit la unió de Tarragona i Valls. Algunes vegades, amb projectes ambiciosos, amb d'altres limitats a les dues ciutats. El projecte més consistent de les primeres dècades del segle XX fou la línia Tarragona-Valls-Cervera-Ponts del qual se'n parlà durant anys.

EL FERROCARRIL TRANSVERSAL DEL PRINCIPAT DE CATALUNYA

LA COMPANYIA DEL FERROCARRIL TRANSVERSAL. LA PROMOCIÓ DEL PROJECTE I

LA RESPOSTA DE LES POBLACIONS AFECTADES

Sembla que fou el desembre de 1882 quan l'enginyer Josep Campderà mostrava públicament el projecte del Transversal³. El dia 8 de desembre, tota la premsa tarragonina publicava una circular, signada per 84 entitats o persones representatives de diversos sectors ciutadans, convocant una reunió el resultat de la qual no fou massa falaguer⁴. La reunió se celebrà el dia 10. L'Ajuntament de Valls va excusar la seva assistència a causa del poc marge de temps amb què hi fou convocat —el dia 8—⁵. Malgrat això, Josep Campderà no s'espantà i emprengué la promoció del projecte. Sens dubte ell en fou l'ànima. Potser per això, l'abril del 1884 li fou concedida, pel rei, la “encomienda de número de Isabel la Católica”⁶.

³ Així ho relata *El Eco de Valls*, el dia 20 de novembre de 1884 reproduint un article de *El Orden* de Tarragona: “...el señor Campderà, con su modestia que le distingue y con un rollo de planos, bajo el brazo, se presentó ante nosotros y nos dijo que había concebido un proyecto con el qual se traían á esta ciudad el tráfico, la vida, el movimiento y la riqueza de centenares de pueblos situados en una longitud de 258 kilómetros...”

⁴ *El Eco de Valls*, 20.1.1884: “La reunión se celebró asistiendo una numerosa y brillante concurrencia; pero ¿cual fué su resultado práctico? Doloroso es consignarlo, pero hemos de decir que fué casi nulo.”

⁵ Arxiu Municipal de Valls (A.M. Valls) Actes. 13.12.1882.

⁶ *El Eco de Valls*, 13.4.1884.

El projecte de Campderà era, sens dubte, de molta envergadura i, alhora, trencava els esquemes centralitzadors de Barcelona⁷. El recorregut era d'una longitud de 258 quilòmetres, havien de construir-se 40 estacions i creuava set línies de ferrocarril en explotació, vuit ferrocarrils "económicos" i 28 carreteres⁸. Amb els ramals Valls-Balaguer i Figueres-la Jonquera s'incrementava en uns 100 quilòmetres⁹.

La Companyia del Transversal es va constituir el dia 7 de juliol del 1883¹⁰. A l'octubre s'instal·laven les oficines de Barcelona i Valls. A Valls, les dirigia Antoni Carbó, fill de la Riba¹¹. Campderà fou, des del primer moment, el director gerent, fins l'octubre del 1886, quan el càrrec fou ocupat pel marquès de Montoliu¹². La promoció del projecte a les poblacions afectades fou una de les estratègies de la companyia. Campderà, acompanyat per diversos consellers viatjà a moltes poblacions afectades, on era molt ben rebut i on obtenia els terrenys pel pas de la via a canvi d'accions de la companyia. A Valls, van haver-hi certes dificultats: el mes de maig de 1883, es demanà a l'Ajuntament una subvenció per l'import dels terrenys a expropiar¹³; el mes d'agost, la corporació manifestà la impossibilitat de fer aquestes aportacions. La companyia també demanà que l'Ajuntament de Valls influís en els propietaris perquè cedissin els terrenys a canvi d'accions¹⁴. El 26 d'agost, es realitzava una reunió amb els propietaris vallencs a la qual hi hagué poca assistència¹⁵. Malgrat aquesta fredor inicial, ja en el mes de setembre, la majoria de propietaris estaven disposats a facilitar les terres per on havia de passar la via fèrria¹⁶. D'altra banda tenim notícies d'Igualada, Avinyó, Artés i Figueres, que ens parlen de la ressonància que el Transversal desvetllava al llarg del seu trajecte. A Igualada, el dia 10 de novembre de 1883, *La Comarca*¹⁷ publicava una convocatòria de reunió signada per l'Ajuntament, un diputat provincial, els rectors de les parròquies, personatges de la ciutat i representants del ferrocarril, alhora que reflectia quina era l'expectació i l'interès que desvetllava el projecte del Transversal:

"No hay en la provincia de Tarragona pueblo alguno por donde cruzará el Transversal que no le haya prestado su auxilio. La provincia de Barcelona no podrá ni

⁷ *El Eco de Valls* del 17 de gener del 1884 deia al respecte: "La idea es grandiosa y como tal, se necesitan cuantiosos capitales para llevar á cabo y una no escasa inteligencia y extraordinarias condiciones de caracter para vencer las inmensas dificultades con que tropiezan todas las grandes empresas en nuestro país..."

⁸ *El Eco de Valls*, 9.2.1888.

⁹ *El Eco de Valls*, 19.10.1884.

¹⁰ A.M. Valls. Actes, 20.7.1883.

¹¹ *El Eco de Valls*, 20 i 30 de setembre i 7 d'octubre del 1883.

¹² *El Eco de Valls*, 21.10.1886. Transcriu un article de *La Publicidad* de Barcelona.

¹³ A.M. Valls. Actes, 23.5.1883.

¹⁴ A.M. Valls. Actes, 22.8.1883.

¹⁵ *El Eco de Valls*, 26.8.1883.

¹⁶ *El Eco de Valls*, 16.9.1883.

¹⁷ *El Eco de Valls* del 15.11.1883 reproduïa un article de *La Comarca d'Igualada*.



❑ Desmunt utilitzat durant més de vint anys com a abocador d'escombraries de Vila-rodona.
Any 1989

querrá hacer menos; pero Igualada, que de todas las ciudades es la que mas necesita esta línea, debe ser el ejemplo”.

El dia 26 de novembre del 1883 Campderà, amb d'altres membres de la companyia, visità les poblacions del Bages, Avinyó i Artés, on van fer reunions per exposar el projecte i aconseguir la cessió dels terrenys i procurar la subscripció de títols i cèdules de la companyia¹⁸. De Figueres, a l'altra punta del trajecte, en coneixem les ganes que hi havia de veure començar les obres en el tram Figueres-Roses¹⁹. En la mateixa notícia de Figueres, es deia que la companyia anglesa “The Fairie Engine Rolling Hok Company” proporcionaria tot el material fix i mòbil necessari, amb una subscripció de mig milió de duros.

LES OBRES REALITZADES

Encara que el Ferrocarril Transversal del Principat de Catalunya fou un projecte frustrat, en una petita part del trajecte es treballà de valent en obres destinades al pas de la via. Les obres començaren el dia 9 d'agost del 1883, a les quatre de la tarda, al terme municipal de Vila-rodona. L'inici de les obres fou un acte oficial —amb el corresponent protocol— i festiu. El dia elegit, no pas perquè si, coincidí amb la vigília de la festa major de Vila-rodona. Hi assistiren el secretari del govern civil de Tarragona, en substitució del governador, el diputat provincial, Gabriel Ballester; el jutge de primera instància del partit, Manuel Bosch; representacions dels ajuntaments de Vallmoll, Alió, Aiguamúrcia i Tarragona; les autoritats locals; el senyor Josep Campderà, enginyer i concessionari del Ferrocarril; i els senyors Plàcid M. de Montoliu —Marquès de Montoliu— i Sever Porta, membres del consell d'administració de la companyia. Les obres van començar en una finca, propietat de Maria Guardià i Vidal, amb uns simbòlics cops de pic. Després una *numerosa brigada de operarios* es va posar a treballar, *disparandose varios barrenos*²⁰. Les obres s'inauguraven *bajo los frenéticos aplausos de un pueblo entusiasta por sus mejoras materiales*²¹. Durant l'acte actuaren una orquestra de Sant Sadurn i els Xiquets de Valls. Una vegada acabats els pertinents parlaments amb un *Viva á Vilarrodona*, la comitiva va anar a Casa de la Vila *en donde se tenia dispuesto un bien servido y espléndido refresco*. El refresc valgué 1.840 pessetes, que volgué pagar íntegrament l'Ajuntament vila-rodoní. Acabats els brindis del refresc, es va telegrafiar al President del Consell de Ministres, als ministres de Governació i de Foment i al governador civil de la província²². L'elecció de Vila-rodona com a punt de

¹⁸ *El Eco de Valls*, 13.12.1883.

¹⁹ *El Eco de Valls* del 6.1.1884 reproduïx un article de *La Unión Ampurdanesa* de Figueres: “*Celebrando esta idea, y deseosos de que los trabajos se abran simultáneamente en todas las secciones de la línea y se inauguren por lo tanto cuanto antes los de la seccion 3ª en la que está comprendido el trozo de Figueras a Rosas, y que al dar comienzo á las operaciones de los mismos se empiecen en este término municipal.*”

²⁰ Arxiu Municipal de Vila-rodona (A.M.V.) Actes, 9.8.1883.

²¹ *El Eco de Valls*, 7.1.1884.

²² A.M.V. Actes, 9.8.1883. Vegeu també SANTESMASES I OLLÉ, Josep: *El segle XIX a Vila-rodona*, Institut d'Estudis Vallencs; Valls 1984. Pàgs. 222-224.

partida de les obres sembla que fou degut a la gratitud del consell d'administració de la companyia del ferrocarril, per les facilitats donades pel municipi per l'adquisició dels terrenys²³. Efectivament, el dia 14 de març del 1883, l'Ajuntament vila-rodoní va aprovar facilitar a la companyia del ferrocarril les terres necessàries per al traçat viari i per als edificis a construir dins el terme municipal de Vila-rodonà, a canvi d'accions de la companyia²⁴. El 18 del mateix mes de març, dinou dels vint-i-quatre propietaris dels terrenys afectats del terme municipal de Vila-rodonà assistien a una reunió a la Casa de la Vila, on corroboraren els acords adoptats per la corporació municipal. Només cinc propietaris afectats no hi assistiren, quatre dels quals eren de fora vila²⁵.

El setembre del 1883 es formalitzaren les escriptures d'adjudicació de les obres del Ferrocarril Transversal, en el tram de Tarragona a Igualada, a favor dels contractistes Piera, Alern i Fusca de Barcelona i de Monguió i companyia de Tarragona. El propòsit inicial era enllestir primer el trajecte de Tarragona al Pont d'Armentera²⁶. Tot amb tot, només es va treballar en els municipis de Vila-rodonà, Aiguamúrcia i el Pont d'Armentera. A primers d'octubre, es demanava mà d'obra a Vila-rodonà²⁷. Hi treballaven, aleshores, un centenar de peons, a raó de deu rals diaris. Així ho relatava *El Eco de Valls* del 18 d'octubre:

“Por noticias particulares de Vilarrodona sabemos que en las obras del ferro-carril Transversal trabajan en aquella sección mas de cien peones la semana pasada; pero que algunos se han marchado por que al cobrar la quincena se les pagó, como es justo, por el trabajo que hacian en proporción del jornal de diez diarios que cobran los que hacen una cantidad de trabajo regular.”

A finals d'octubre, començaven els treballs d'explanació al terme d'Aiguamúrcia i es feia públic que s'admetrien tots els obrers que s'hi presentessin²⁸. Durant la Fira de Vila-rodonà, a primers de novembre, es treballava fort en aquest terme municipal²⁹. A finals de desembre del 1883, Campderà va fer aturar les obres de fàbrica que s'estaven construint des de Vila-rodonà al Pont d'Armentera, per causa de la neu i de les gelades, que haurien malmès la feina feta en aquelles condicions meteorològiques, en gelar-se l'argamassa. Segurament devien estar fent els embornals de desguàs, fets amb voltes de totxo i parets de pedra, molts dels quals encara son visibles.

²³ A.M.V. Actes, 9.8.1883: “...en su deseo de demostrar a este vecindario el aprecio y estima en que tenia por su resuelta actitud en favor de la construcción del expresado ferrocarril Transversal que tanto beneficiará los intereses generales del país”.

²⁴ A.M.V. Actes, 14.3.1883.

²⁵ A.M.V. Actes, 18.3.1883.

²⁶ *El Eco de Valls* del 20.9.1883 transcriu un article de *La Opinión* de Tarragona.

²⁷ *El Eco de Valls*, 4.10.1883.

²⁸ *El Eco de Valls*, 1.11.1883.

²⁹ *El Eco de Valls*, 8.11.1883.



❑ Ametllers situats damunt d'un terraplè. Al fons, el celler de la Cooperativa de Vila-rodona



❑ Embornal. Terme de Vila-rodona

Fins aleshores, doncs, s'havia treballat només en els municipis de Vila-rodona, Aiguamúrcia i el Pont d'Armentera. Es preveia començar ja les explanacions als termes d'Alió i de Vallmoll. També es pensava inaugurar, a primers del 1884, els treballs en els trams d'Igualada a Vic i de Vic a Roses "...*quedando así en construcción, á principios de año nuevo los tres trozos de Tarragona á Pont de Armentera, de Igualada á Manresa y de Figueras á Rosas, pertenecientes respectivamente á las provincias de Tarragona, Barcelona y Gerona.*"³⁰ Aquest pas hauria estat probablement definitiu, havent significat el treball simultani en els tres territoris provincials, símptoma de la seguretat del finançament. Malauradament pel projecte del Transversal, l'obtenció de recursos econòmics suficients encara no s'havia resolt, com veurem més endavant.

Des del 15 de setembre al 31 de desembre del 1883, els desmunts realitzats suposaven l'extracció d'uns 25.000 metres cúbics de terres, les quals, transportades a unes distàncies inferiors als dos quilòmetres, serviren per a formar els terraplens necessaris de la línia fèrria. En total, s'havien emprat 564 jornals de capatàs, 14.256 jornals de peó, 78 de paleta, 54 de picapedrer i 1.314 de carro³¹. Tot això suposava una mitjana diària de 160 peons i 15 carros.

Amb totes aquestes inversions de treball, el dia 10 de gener s'efectuà una visita a les obres per part dels dirigents del projecte i de la seva realització. Hi assistiren: Josep Campderà, gerent de la companyia i enginyer del projecte; els consellers de l'empresa, senyors marquès de Montoliu i Sever Portas; l'advocat barceloní, senyor Mas; el gerent de la constructora, senyor Piera; el cap d'obres de la secció, senyor Carbó; el cap de valoracions i expropiacions, senyor Sales; i una persona del periòdic vallenc *El Eco de Valls*. L'expedició va sortir de Valls a les set del matí³² amb els carruatges per anar fins a Vila-rodona. En aquest lloc, els esperaven el representant de l'empresa, alguns empleats i el simpático propietari Josep Soler i Carbó³³, el qual després els convidaria a dinar. Com que el camí estava en molt mal estat, continuaren a peu cap al Pont d'Armentera, començant per visitar el desmunt que es realitzava entre els termes municipals d'Aiguamúrcia i el Pont d'Armentera. Tenia més d'un quilòmetre de longitud i una profunditat màxima de 15 metres. Hi treballaven uns 70 peons i 6 carros. Davant de Santes Creus, n'hi havia un altre, ja acabat, d'uns dos-cents metres de llargada per set d'alçada màxima. Una mica més avall, en direcció a Vila-rodona, es construïa un túnel, on hi treballaven dues brigades a les dues boques. Des d'aquest punt fins a Vila-rodona —uns tres quilòmetres—, exceptuant un petit tros que estava pendent d'expropiació, les obres d'explanació estaven completament

³⁰ *El Eco de Valls*, 20.12.1883.

³¹ *El Eco de Valls*, 6.1.1884.

³² *El Eco de Valls*, 17.1.1884. "...después de haber almorzado en la fonda de la Rossa..."

³³ Aquest personatge fou alcalde de Vila-rodona del 1874 al 1875 i del 1894 al 1897. (Vegeu: SANTESMAS OLLÉ, Josep: *El segle XIX a Vila-rodona*. Pàg 259. També fou jutge municipal del 1897 al 1899 i del 1901 al 1903. A primers de segle XX, durant molts anys, l'Ajuntament hi va mantenir un litigi per causa dels comptes del seu últim mandat com a alcalde. (A.M.V. Actes)

acabades. A la tarda³⁴ visitaren les obres des de Vila-rodona fins a tocar el terme d'Alió. Hi havia un altre desmunt d'un quilòmetre i de 16 metres de profunditat. Amb la terra que se'n treia es construïa un terraplè situat a més d'un quilòmetre de distància. L'expedició va concloure la seva visita cap al tard, per fer nit a Vila-rodona i sortir l'endemà cap a Valls³⁵.

A mig febrer, Campderà i Portas van anar a Valls per gestionar les expropiacions dels Garidells, Puigdelí i Vallmoll i poder emprendre, en un temps breu, les obres de Valls a Tarragona³⁶. El 24 d'abril, una comissió del consell del Ferrocarril Transversal visitava l'alcalde de Tarragona, senyor Josep Fàbregas, per parlar de la ubicació de la estació tarragonina. També s'assegurava que el dia 27 d'aquell mes començarien les obres a Puigdelí, a banda i banda del Ferrocarril Barcelona-Reus-Falset-Mora³⁷.

A mig mes de maig, es demanaven obrers per al tram de Santes Creus al Pont d'Armentera³⁸, i a mig juny se'n demanaven per a Vila-rodona. Es pagaven els jornals a raó de deu o onze rals diaris³⁹. A final de maig, Menduiña, Portas, el marquès de Montoliu i Campderà visitaven les obres acompanyats pel seu responsable Sr. Carbó. La impressió de la visita fou altament favorable tal com ho comentava la premsa:

"Por noticias particulares sabemos que quedaron muy satisfechos de las obras de fábrica construidas, en el trozo que media entre Stas. Creus y Pont de Armentera, por el constructor señor Carreras. Dicho trozo pertenece por contrata á la respetable casa de los señores Piera y Compañía de Barcelona".

A l'agost moria un treballador a causa d'un despreniment de terres⁴⁰. El 26 d'agost, el director gerent, Josep Campderà, arribava a Valls de pas cap a Vila-rodona⁴¹. Suposem que en aquestes dates les obres encara estaven en marxa. A partir d'aquí, la premsa val·lenca no faria cap més esment de les obres. El febrer del 1885, els veïns de Vila-rodona pensaven sol·licitar al senyor Campderà la represa de les obres, paralitzades feia temps⁴². Ben segur,

³⁴ *El Eco de Valls*, 17.1.1884. Van dinar a casa de Josep Soler i Carbó: "...una de las personas más apasionadas y entusiastas por este ferrocarril. Nos sirvió en su casa una succulenta y abundante comida propia para satisfacer el apetito más exigente, quedando sumamente complacidos de la amabilidad y excelente trato del Sr. Soler..."

³⁵ *El Eco de Valls*, 17.1.1884.

³⁶ *El Eco de Valls*, 14.2.1884.

³⁷ *El Eco de Valls*, 27.4.1884. Transcriu una notícia del *Diario de Tarragona*. La comissió la formaven: el general D. Ramon Menduiña, vicepresident; Sever Portas, conseller, i Josep Campderà, director gerent, junts amb el marquès de Montoliu.

³⁸ *El Eco de Valls*, 22.5.1884.

³⁹ *El Eco de Valls*, 22.6.1884.

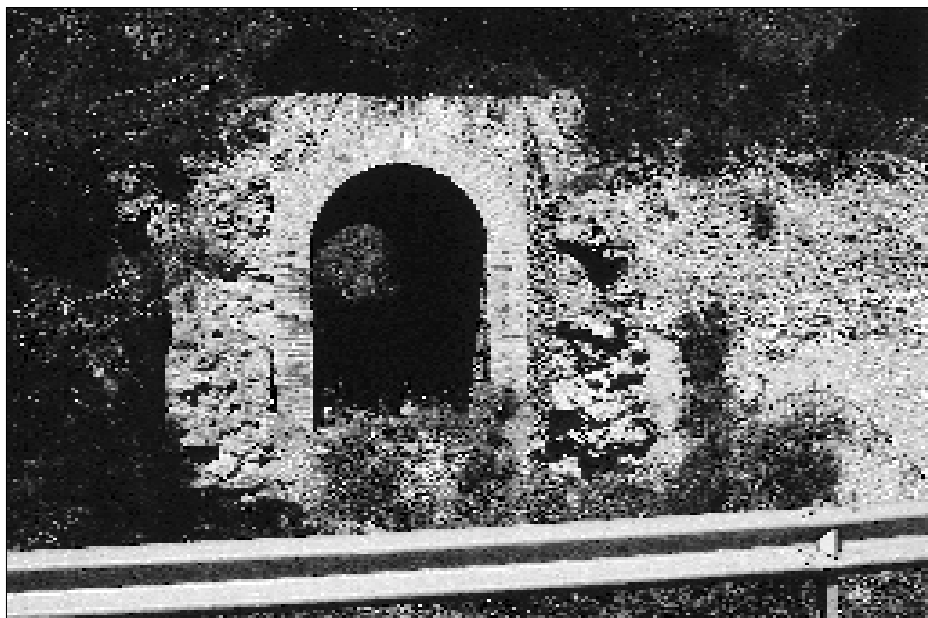
⁴⁰ *El Eco de Valls*, 17.8.1884.

⁴¹ *El Eco de Valls*, 28.8.1884.

⁴² *La Veu de la Comarca*, 22.2.1885: "La petició la considerém justa, atesos los sacrificis qu'ha fet dita Vila pe'l ferro carril".



❑ Petit desmunt. Terme d'Aiguamúrcia. Any 1989



❑ Embornal. Prop de Santes Creus, tocant a la carretera

doncs, que des de finals d'agost les obres havien quedat parades per, també ben segur, manca de finançament.

A final del desembre del 1885⁴³, es parlava de la represa de les obres. El maig del 1886, la premsa barcelonina comunicava la possible venda, a capital estranger, del Ferrocarril Transversal i també dels ramals ferroviaris de Valls a Balaguer i de Figueres a la Jonquera, dels quals en parlarem més endavant⁴⁴. Aquesta notícia ens confirma el fracàs econòmic de la companyia del Transversal, la qual no hauria trobat el finançament necessari. El desembre del 1886, el marquès de Montoliu⁴⁵, nou director general de la companyia, va anar a Valls per a exposar el pla de treball per al trajecte Tarragona-Valls que es volia realitzar en un temps breu. L'estratègia, com veiem, havia canviat radicalment: d'un projecte inicial ambiciós que abastava, amb els ramals complementaris de Valls a Balaguer i de Figueres a la Jonquera, tots els territoris provincials del Principat, es passava, ara, a un projecte gairebé local. La personalitat del marquès de Montoliu, la seva posició, el seu prestigi i la seva influència en el món tarragoní el feien ser la persona adequada per finalitzar la petita part del Transversal, entre Tarragona i Valls. Montoliu enviava una circular a persones amb possibilitats econòmiques oferint participació en el projecte:

"Habiendo aceptado el cargo de Director Gerente de la Companyia del Ferrocarril Transversal del Principado de Cataluña con el firme propósito de emplear mis relaciones de amistad en esta capital y su provincia para aunar voluntades y fondos con que emprender de nuevo la construcción de las obras desde esta ciudad á la de Valls, ruego á V. encarecidamente se sirva dispensarme su eficaz concurso á mi empresa suscribiéndose por el número que tenga á bien de títulos de á 2.500 pesetas ó de cédulas de 500 pesetas, bajo la inteligencia de que el cobro no ha de verificarse sino su mitad el dia que esté terminada la esplanación de Tarragona a Valls y la otra mitad el dia que la línea esté abierta á la explotación."

L'Ajuntament de Tarragona, segons deia Montoliu en la circular, havia subscrit per un valor de 70.000 pessetes, i esperava subvencions de la Diputació, de l'Ajuntament de Valls i dels bancs locals de les dues ciutats⁴⁶. Al mes d'agost del 1887, semblava que gairebé tot

⁴³ El Eco de Valls, 27.12.1885 i La Veu de la Comarca, 3.1.1886.

⁴⁴ El Eco de Valls, 20.5.1886. Transcriu un article de La Vanguardia. També en parlà La Veu de la Comarca del 16.5.1886: "Fa uns quants dias que la companyia del ferro-carril Transversal del Principat de Catalunya, firmá un contracte en lo que quedaren convingudas y aprobadas las bases fonamentals pera que puga adquirir dit ferro-carril ab los ramals de Figueras á la Junquera y de Balaguer á Valls á ell afluyents, un sindicat format per capitalistas é industrials extranjers."

⁴⁵ Plàcid de Montoliu i de Sarriera, advocat i polític tarragoní, publicà l'any 1872, un estudi en què donava suport als drets al Tron d'Espanya del futur rei Alfons XII. Un cop rei, el nomenà marquès de Montoliu. Fou diputat a Corts (1876-78) i senador (1884-85) per Tarragona.

⁴⁶ El Eco de Valls, 8 i 12.12.1886.

estava a punt per a reprendre les obres. La premsa es preguntava perquè el consell d'administració del Transversal era dominat per un estat de marasme:

“...nos preguntamos: si respetables suscritores, sin obstáculo han suscrito, por honor al señor marqués, compromisos por respetable cantidad para las obras citades; si la Excm. Diputación y Excmo. Ayuntamiento subvencionan dichas obras; si, como se asegura, el Ayuntamiento, Banco de Valls, sus habitantes y otros de aquella zona están convencidos y deseosos de que se les invite para concurrir à remediar con la inmediata construcción de dicha línea la necesidad que tienen de ella; y aun el mismo Banco de Tarragona créese que prestaría su concurso, ¿á qué obedece esta apatía en la Junta directiva, que no aprovecha estos elementos trabajados unos y para trabajar otros, dejando pasar meses y meses acumulando gastos, decayendo los ánimos y el entusiasmo que hay por la personalidad activa i honrada del señor marqués de Montoliu?”⁴⁷

Segons el *Diario de Tarragona*⁴⁸ només faltava recollir el 25% del capital que s'havia subscrit per tenir el fons necessari. El Banc de Valls havia ampliat la seva participació passant de seixanta a vuitanta mil pessetes.

A primers del 1888 semblava que els afers del Transversal agafaven un aire més optimista. A final de gener s'afirmava que el mes de març es reprendrien les obres i que el trajecte de Tarragona a Valls ben aviat estaria en funcionament⁴⁹. El dia 19 de gener es signava un contracte pel qual Ernest Bergue es feia càrrec de la construcció de la línia del Transversal. Segons *La Gaceta del constructor* de Madrid, era una persona:

“...activa é inteligente, cuyo nombre es muy conocido en Cataluña: en efecto, la persona que ha tomado á su cargo la construcción total de la linea con el suministro de todo su material fijo y movil, es D. Ernesto de Bergue, cuyo padre fué quien construyó el primer ferrocarril catalán ó sea el de Barcelona á Mataró, y cuyos hermanos han dejado fama de notables constructores en la de Barcelona á Martorell y en otras partes de España, que han construido muchos puentes de hierro en la Península...”⁵⁰

El mes de març del 1888, el *Diario de Tarragona* deia que, havent estat aprovada la contracta de construcció presentada per Ernest de Bergue, tan sols faltava l'atorgament de l'escriptura notarial, que es faria aquella mateixa setmana, i assegurava que les obres començarien immediatament a Tarragona en direcció cap a Valls. A primers d'abril, la premsa assegurava que, un cop passada la Pasqua, començarien les obres, i no tan sols en el trajecte Tarragona-Valls, sinó en tota la línia, fins a Roses. A Tarragona, ja hi havia un enginyer, Agustí Sandoval, i el contractista, Celestí Goé, als quals se'ls va veure acompanyar

⁴⁷ *El Eco de Valls*, 21.8.1887. Reprodueix un article de *El Monitor* de Barcelona.

⁴⁸ Article reproduït a *El Eco de Valls* del 21.8.1887.

⁴⁹ *El Eco de Valls*, 29.1.1888.

⁵⁰ *El Eco de Valls* del 12.2.1888 reproduïx la notícia de la *Gaceta del constructor*.



❑ Terraplè situat prop de Santes Creus, en direcció cap al Pont d'Armentera



❑ Desmunt important, al terme del Pont d'Armentera. Any 1989

nyats d'una brigada d'obres⁵¹. El dia 19 d'abril, arribava a Tarragona l'empresari general, Ernest de Bergue, que es va reunir amb l'alcalde, Miquel Coma, per parlar del començament de les obres a primers de maig, per tal de poder complir el seu propòsit que, en vuit mesos, el tren circularia de Tarragona a Valls⁵². Finalment, el dia 4 de maig del 1888, es començava a treballar al terme municipal de Tarragona, on es dispararen unes quantes barrinades. A tal efecte, s'havien traslladat a Tarragona, Josep Campderà i Sever Portas, els quals, conjuntament amb Ernest de Bergue, Joan Maria Sandoval i Celestí Goé recorregueren tot el futur trajecte, des del lloc de l'estació dins als límits del municipi tarragoní. Hi havia esperances que, abans de Nadal, la línia estigués llesta per a la circulació dels trens⁵³. El dilluns següent, començaven les obres de desmunt en el lloc anomenat "Tetuan"⁵⁴. A finals de juny, treballaven en el trajecte de Tarragona a Valls més de sis-cents persones⁵⁵. Encara avui es poden veure dos desmunts al terme de Perafort, tocant a la carretera de la Pobla de Mafumet. Ignorem si hi ha altres restes de les obres en aquest trajecte. A partir d'aquestes dates, la premsa valenciana ja no parlarà més de les obres, senyal fefaent que el projecte havia anat a mal borràs.

LES LÍNIES COMPLEMENTÀRIES VALLS-BALAGUER I FIGUERES-LA JONQUERA

Paral·lelament al Ferrocarril Transversal, es van projectar dues línies ferroviàries complementàries que partien de dos punts del Transversal: Valls i Figueres. La primera sortia a un quilòmetre de Valls per anar fins a Balaguer, on havia d'enllaçar amb el futur tren del Noguera Pallaresa, que es preveia que arribaria a França⁵⁶. El projecte fou realitzat per Marcel·lí Piqué per ordre de Josep Campderà⁵⁷. El trajecte transcorria, a partir de Valls, per les poblacions o municipis de: el Pla de Santa Maria, Cabra del Camp, Barberà de la Conca, Sarraí, Solivella, Rocallaura, Vallbona de les Monges, Llorenç de Vallbona, Maldà, Belianes, Arbeca, Vilanova de Bellpuig, Golmés, Utxafava, Linyola i Balaguer. La longitud d'aquest trajecte era de 86 quilòmetres. El projecte contemplava un túnel de 2.800 metres a la zona de Rocallaura, i sis ponts de ferro, el més llarg dels quals seria de 25 metres. Al municipi de Golmés, es creuava amb el Ferrocarril de Barcelona a Saragossa⁵⁸.

⁵¹ *El Eco de Valls*, 1 i 5.4.1888.

⁵² *El Eco de Valls*, 22.4.1888.

⁵³ *El Eco de Valls* del 6.5.1888 transcriu un article de *El Orden* de Tarragona.

⁵⁴ *El Eco de Valls*, 10.5.1888.

⁵⁵ *El Eco de Valls*, 1.7.1888.

⁵⁶ *El Eco de Valls*, 9.11.1884.

⁵⁷ *El Eco de Valls*, 11.11.1883. Transcriu una notícia de *El País* de Lleida: "Hemos tenido el gusto de ver los estudios del ferro carril de Valls á Balaguer, ejecutados por el maestro de obras don Marcelino Piqué de órden y cuenta de don José Campderà ingeniero-director de la compañía del ferro carril transversal del Principado." En altres notícies de premsa, Campderà apareix com a autor del projecte, i Piqué com a mestre d'obres (vegeu *El Eco de Valls* del 13.11.1884).

⁵⁸ *El Eco de Valls*, 11.11.1883.

El mes de setembre del 1883, Josep Campderà i Marcel·lí Piqué visitaren el Pla de Santa Maria, Cabra, Rocallaura i Vallbona de les Monges⁵⁹ El 24 d'abril del 1884, els plànols del projecte estaven enllestits i a punt de ser presentats per a la seva aprovació⁶⁰.

El 31 d'octubre del 1884⁶¹, Josep Campderà va visitar Arbeca. Hi anava acompanyat del senyor Comas, advocat de la companyia; del senyor Sandoval, enginyer; del senyor Miró, representant de la companyia a Tarragona; i del senyor Piqué, mestre d'obres. Foren rebuts per l'Ajuntament, pel rector i altra clerecia, pel jutge, propietaris i veïns, amb banda de música, repicó de campanes i els nens de la població enarborant banderes "nacionales" i franceses. Com deia la crònica: "Su entrada en la población fué un verdadero triunfo". Només cal veure com foren acompanyats a l'Ajuntament per veure l'expectació que despertava la visita dels prohoms del Transversal:

"A la llegada de los forasteros, un grito de ¡viva la comisión del ferro-carril! salió espontáneo de los labios de la multitud de vecinos que rodeaban y dificultaban el paso del carruaje donde iban los forasteros. Apeados y agregados estos á la comitiva, al toque de una alegre marcha, y dadas al vuelo las campanas de la torre de la Iglesia, se dirigieron en medio de una muchedumbre á la Casa Consistorial."

Arribats a Casa de la Vila, els senyor Comas va fer un petit discurs per remarcar els beneficis que la construcció del ferrocarril Valls-Balaguer reportaria als pobles del seu recorregut i per alabar els habitants d'Arbeca per la seva esplèndida rebuda. El rector, Ambrosi Mallafre, féu també un parlament escombrant cap a casa:

"...demostró también, que á los adelantos de la ciencia ha contribuido mucho la Iglesia Católica, como lo patentiza la historia, en la que vemos han florecido y brillado muchas y grandes eminencias, y que por lo tanto vería con gusto la realización del ferrocarril proyectado."

La comissió féu estada a casa del ric propietari Pere Jaume Esqué. Campderà va rebre, aquell mateix dia, comissions de diversos pobles. A la nit, foren obsequiats amb una serenata musical. L'endemà, a les 10 del matí, s'exposaren els plànols del ferrocarril, que Campderà anà comentant a tothom que en demanava explicacions. L'afluència de comissions i de propietaris dels pobles veïns fou molt important. Després l'Ajuntament va obsequiar els viatgers amb un refresc que fou presidit per l'alcalde, Joan Castellfort, el rector i Josep Campderà. Per finalitzar l'acte, el senyor Comas i el rector tornaren a pronunciar sengles discursos. A les nou del vespre, van encendre un castell de focs d'artifici que va acabar amb una inscripció que deia: "Arbeca saluda a Campderà". Finalment l'articulista esmentava que era probable que, el dia 3 de novembre, la comissió anés a altres

⁵⁹ El Eco de Valls, 27.9.1883.

⁶⁰ El Eco de Valls, 27.4.1884. Transcriu una notícia del *Diario de Tarragona*.

⁶¹ El Eco de Valls, 13.11.1884. Transcriu una carta d'Arbeca publicada a *El País de Lleida*.

poblacions del trajecte. La visita va donar fruits, tot seguit. El dia 10 de novembre, entre les poblacions d'Arbeca, Vilanova de Bellpuig, Golmés, Linyola, Torregrossa, Bell-lloc d'Urgell i Bellvís, s'havien fet subscripcions d'accions per un valor de 100.000 duros⁶². A la segona quinzena de novembre, Campderà va visitar Barberà de la Conca i Sarraí. A Barberà, fou acompanyat, entre d'altres, pel diputat provincial, senyor Ballester. La rebuda fou igualment calorosa, i Campderà va mostrar els plànols que situaven l'estació de Barberà a un quilòmetre de la població. A part de la cessió dels terrenys, obtingué de Barberà 50.000 pessetes en accions⁶³. A Sarraí, el dia 21 de novembre, foren rebuts també multitudinàriament per la població. Es féu un banquet, s'exposaren els plànols, se cediren els terrenys a canvi d'accions i se'n compraren d'altres⁶⁴. El dia 26 de febrer del 1885 era duta al rei, per a signar, la llei que autoritzava a Campderà, la construcció dels ferrocarrils Valls-Balaguer i la Jonquera-Figueres⁶⁵, la qual fou aprovada a primers de febrer pel Senat⁶⁶. Del traçat d'aquest últim trajecte, no en sabem exactament les poblacions per on discorria. Només en tenim referències globals, tal vegada per culpa del menor interès que hi tenia la premsa val·lenca.

Tanmateix, tot i que el 1888 es reprenien les obres del Transversal, les perspectives del Valls-Balaguer, en aquells mesos, no devien ser prou clares, ja que el juny del 1888 la premsa donava la notícia d'un projecte de ferrocarril secundari, projectat per Hermenegild Gorria, de Tarragona a Tremp, que hauria recorregut les poblacions de Constantí, la Pobla de Mafumet, el Morell, Vilallonga, el Rourell, la Masó, Valls (enllaç amb el ferrocarril Barcelona-Madrid), el Pla de Santa Maria, Cabra del Camp, Barberà de la Conca, Sarraí (enllaç amb els ramals a Montblanc i Calaf), Rocafort de Queralt, Conesa, Vallfogona de Riucorb, Tàrraga (enllaç amb el de Barcelona-Saragossa), Balaguer, Artesa de Segre i Tremp. Si es construïa, en el futur, el ferrocarril del Noguera Pallaresa hauria acabat a Balaguer, enllaçant-se ambdues línies. Era, doncs, gairebé un projecte paral·lel al Valls-Balaguer⁶⁷. Aquest projecte devia ser, segurament, una ampliació del que es donava a conèixer a la premsa el maig del 1888, de Tarragona a Valls, passant per les poblacions esmentades anteriorment en el Tarragona-Tremp⁶⁸.

⁶² *El Eco de Valls*, 20.11.1884.

⁶³ *El Eco de Valls*, 27.11.1884.

⁶⁴ *El Eco de Valls*, 30.11.1884.

⁶⁵ *El Eco de Valls*, 5.3.1885: "El día 26 del pasado Febrero el presidente del Senado llevó a la firma de S.M. el Rey la ley aprobada por las Cortes autorizando á D. José Campderá para la construcción del Ferrocarril de Balaguer á Valls y de otro de la Junquera á Figueras, empalmando en Valls y Figueras, respectivamente, con el Ferrocarril transversal del Principado de Cataluña. Coincidiendo esta noticia con la que dimos dias pasados relativa al convenio internacional para la construcción del ferrocarril del Noguera Pallaresa, constituyen ambas noticias una esperanza inmediata de la construcción de esta línea internacional que partiendo de Francia en la cuenca del Pallaresa vendrá á terminar en nuestro puerto."

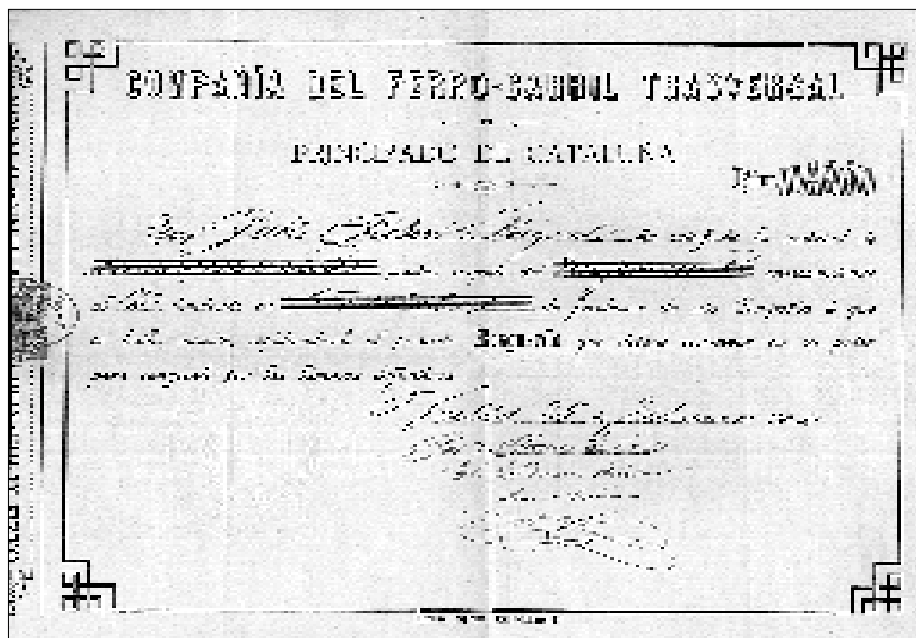
⁶⁶ *El Eco de Valls*, 5.2.1885 i *La Veu de la Comarca*, 8.2.1885.

⁶⁷ *El Eco de Valls*, 10.6.1888.

⁶⁸ *El Eco de Valls*, 13.5.1888.



□ Títol de la Companyia del Ferrocarril Transversal del Principat de Catalunya (Font: *Història econòmica de la Catalunya contemporània*)



□ Rebut de la Companyia del Ferrocarril Transversal del Principat de Catalunya

Encara es va parlar d'un possible tercer ramal del Ferrocarril Transversal. A primers de juny del 1888, a la Societat del Foment del Vendrell, tingué lloc una reunió per proposar un ferrocarril secundari que hauria anat des de Calafell fins a Vila-rodona o a Valls per a empalmar amb el Transversal. Hi hagué representacions o adhesions de Calafell, la Bisbal del Penedès, Masllorenç, Montferri, el Montmell i Vila-rodona⁶⁹.

LA LIQUIDACIÓ DE LA COMPANYIA DEL FERROCARRIL TRANSVERSAL DE CATALUNYA

Com hem vist, a partir del nomenament del marquès de Montoliu com a gerent, quan les obres feia temps que estaven aturades, l'interès se centrà, en un primer moment, en posar primerament en marxa, el trajecte de Tarragona a Valls. Hem vist com fins i tot es reprengueren les obres. Tanmateix a partir de finals del mes de juny del 1888, no es parlà més d'obres a la premsa, senyal evident que havien estat definitivament aturades. Passats dos anys més, el dia 29 de novembre del 1890, en una reunió celebrada a l'Institut Agrícola Català de Sant Isidre, dimitia el consell d'administració i es nomenava una comissió liquidadora, formada pel marquès de Montoliu, Campderà, Sever Portas, Carles de Bellera, Enric Berrocal, Emili Bordas, Antoni de Abizana i Ramon Català⁷⁰. Enrera quedaven 7 o 8 anys de treballs, lluites, il·lusions, esperances i frustracions. El Ferrocarril Transversal del Principat de Catalunya va fracassar per causa de la manca de finançament. La idea era atrevida, interessant i nova. Un ferrocarril que no tingués present Barcelona, d'entrada difícilment podia atreure capitals de la burgesia barcelonina. Al llarg del trajecte va despertar entusiasme, que es traduí en suport econòmic, que al capdavant seria insuficient. Tot amb tot, hem de reconèixer que els autors de la idea s'avançaren un segle a un projecte també transversal de Catalunya, ara fet en carretera.

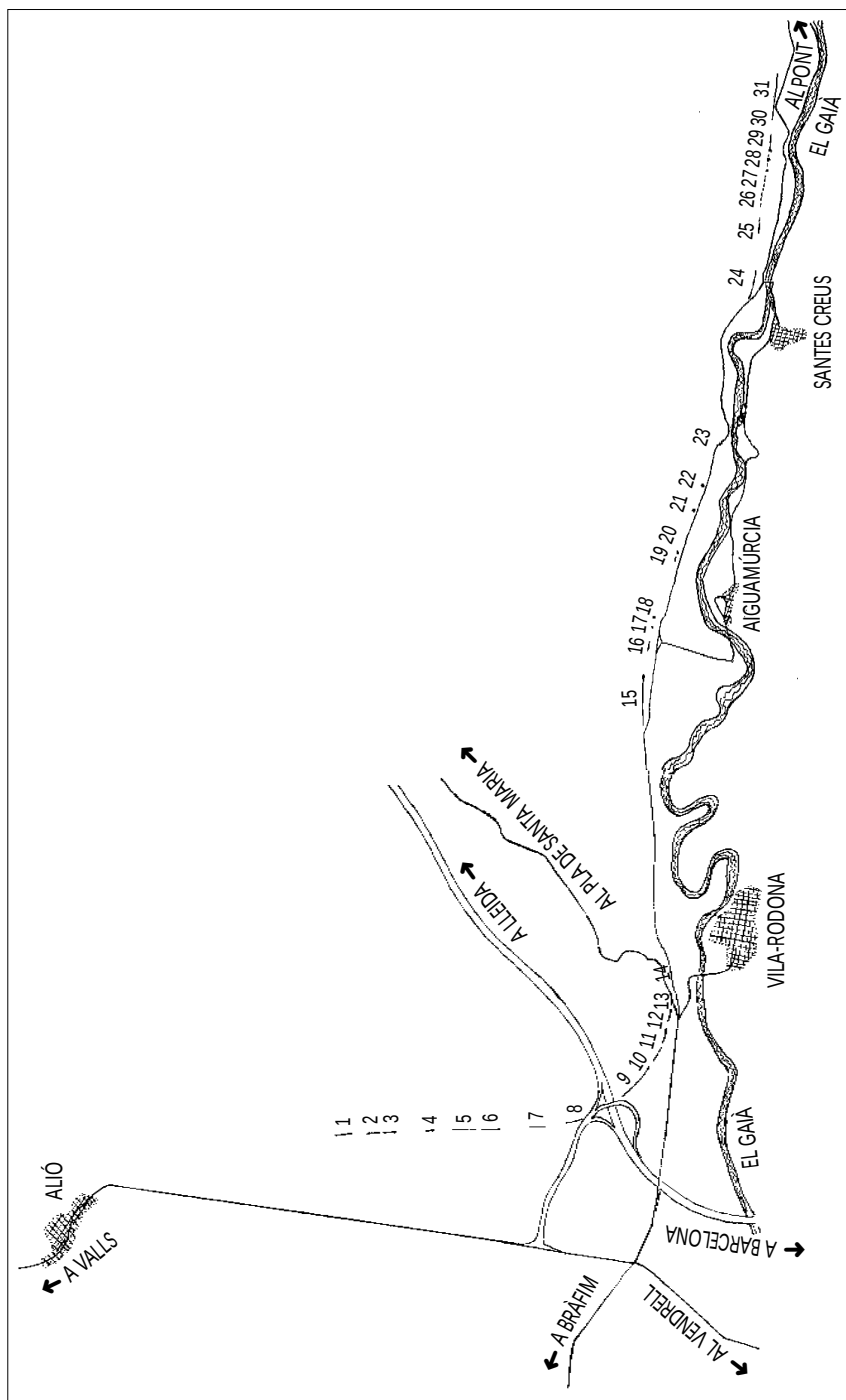
LES RESTES DE LES OBRES. DESMUNTS, TERRAPLENS I OBRES DE FÀBRICA

Als termes municipals de Vila-rodona, Aiguamúrcia i el Pont d'Armentera, encara avui, es poden veure nombroses restes de les obres i construccions realitzades fa més d'un segle. Són terraplens, desmunts i embornals de desguàs, que han resistit el pas del temps i l'acció humana posterior. El recorregut de la via fèrria venia en línia recta des d'Alió fins arribar on ara hi ha la sortida de l'autopista de Vila-rodona. Des d'aquest punt iniciava una corba fins damunt de la cruïlla de la carretera del Pla de Santa Maria amb les d'entrada a Vila-rodona i amb la del Pont d'Armentera. Des d'allí aniria per la banda dreta de la vall del Gaià per damunt de la carretera del Pont d'Armentera. Seguidament indicarem quines són les restes que es conservaven l'any 1989, la majoria de les quals encara segueixen intactes, llevat d'algunes que desaparegueren en fer-se unes explanacions a l'alçada de Vila-rodona.

⁶⁹ *El Eco de Valls*, 7.6.1888. Transcriu una notícia de *El Vendrellense*.

⁷⁰ *El Eco de Valls*, 7.12.1890.

1. Desmunt tapat. Diferent color de la terra.
2. Desmunt tapat. Diferent color de la terra. Entre ambdós antics desmunts hi ha una pallissa.
3. Desmunt. 1 o 2 metres de fondària. A la punta oest, hi ha un lledoner.
4. Renglera d'oliveres en una parada d'ametllers.
5. Desmunt, aprofitat com a camí. Pins molt alts al costat.
6. Terraplè.
7. Terraplè, situat en una parada completament plana. Uns 2 metres d'alçada.
8. Desmunt situat una part dins d'un petit bosc. Pins molt alts a l'interior del desmunt, plantats, simètricament. Uns dos metres de fondària.
9. Desmunt. Utilitzat des de l'any 1972 fins al 1995 com a abocador municipal de Vila-rodona. Junt amb el del final (núm. 31) és el més important. Probablement, és en aquesta zona on començaren les obres l'any 1883.
10. Terraplè de poca alçada.
11. Desmunt de poca fondària.
12. Terraplè. Ametllers al damunt. Embornal per evacuar les aigües.
13. Desmunt. Inici de terraplè a l'altra banda de la carretera del Pla.
14. Ubicació de l'estació de Vila-rodona. (Font oral)
15. Desmunt de poca fondària. Ametllers laterals. Probablement, el tram anterior devia circular pel recorregut de l'actual carretera.
16. Desmunt de mot poca alçada. Avellaners a l'interior.
17. Embornal.
18. Embornal.
19. Marge. Embornal gairebé tapat sota el marge.
20. Embornal.
21. Embornal.
22. Embornal. El més alt. Toca a la carretera.
23. Zona on havia de construir-se un túnel.
24. Desmunt.
25. Terraplè.
26. Terraplens escampats per les parades. Diferent color de terra.
27. Embornal.
28. Embornal.
29. Embornal. Canyar.
30. Erm.
31. Desmunt. Molta fondària. Acabament de les restes visibles de les obres realitzades.



□ Plànol de les restes de les obres localitzades als termes de Vila-ródona, Aiguamúrcia i el Pont d'Armentera, tal com es conservaven l'any 1989

LA LÍNIA TARRAGONA-VALLS

L'any 1888⁷¹, al mateix temps que es reprenien les obres del Ferrocarril Transversal de Catalunya, en el tram Tarragona-Valls, la Diputació Provincial de Tarragona acordava que es podien construir tres línies ferroviàries secundàries, una d'elles la de Valls a Tarragona pel marge oposat a la del Transversal, o sigui per les poblacions del Milà, la Masó, el Rourell, Vilallonga, el Morell, la Pobla de Mafumet i Constantí. Era el mateix curs de la línia Tarragona-Tremp que, el mes següent, la premsa comentà. Probablement devia ser el mateix projecte.

L'any 1896, la premsa de Valls⁷² recollia un article del diari *El Renacimiento*, de Tarragona, referent al ferrocarril de Tarragona a Valls, el qual era més aviat un propòsit d'intencions a tenir en compte a l'hora de fer el projecte, del qual, probablement, se'n devia parlar en els cenacles pertinents. L'article començava així:

“El ideal que debe perseguirse al proyectar la nueva construcción de la nueva vía, ha de ser en cuanto sea posible, la obtención de un ferrocarril de casa y para casa; esto es que su exclusivo objeto sea favorecer las poblaciones que al mismo interesan...”

En cap cas l'article no aportava dades concretes que indiquessin que el projecte anava en dansa. Proposava la creació d'un *sindicato* de persones veïnes de Tarragona, de Valls i dels pobles del seu recorregut per a emprendre el propòsit⁷³.

Un altre pla —aquest, concretat amb dades— sortí a la llum, l'any 1901, a la premsa de Valls⁷⁴, i reproduïa, també, un article de la premsa tarragonina⁷⁵. En aquest cas, es tractava d'un projecte del diputat provincial Francesc Ballester, concessionari de l'estudi del ferrocarril econòmic de Tarragona a Valls. El trajecte estava perfectament detallat. S'originaria a quatre-cents metres de la plaça de Sant Francesc, a la carretera de Valls al Vendrell. Un cop guanyada la carretera de Lleida a Tarragona, arribava a les terres de Vallmoll, població en la qual hi hauria una estació. Mes endavant, travessava la carretera de la Secuita, seguia paral·lelament a la de Lleida durant un bon trajecte, i arribava al baixador dels Garidells, creuava el torrent del Codony i la via del tren dels ferrocarrils *directos*, arribava a l'estació de Perafort-la Secuita, travessava la carretera de Lleida i, seguint paral·lelament al riu Francolí, tornava a trobar la carretera de Lleida; aleshores, entrava a les hortes tarragonines creuant dues vegades el *rec major* i arribava, finalment, al seu destí de Tarragona a la cruïlla de les carreteres de Castelló de la Plana i de Lleida, davant de la plaça de toros. L'amplada de la via havia de ser d'un metre i la longitud total de 20,625 quilòmetres. Les obres estaven pressupostades en 1.783.371,64 ptes. Es preveia que fos

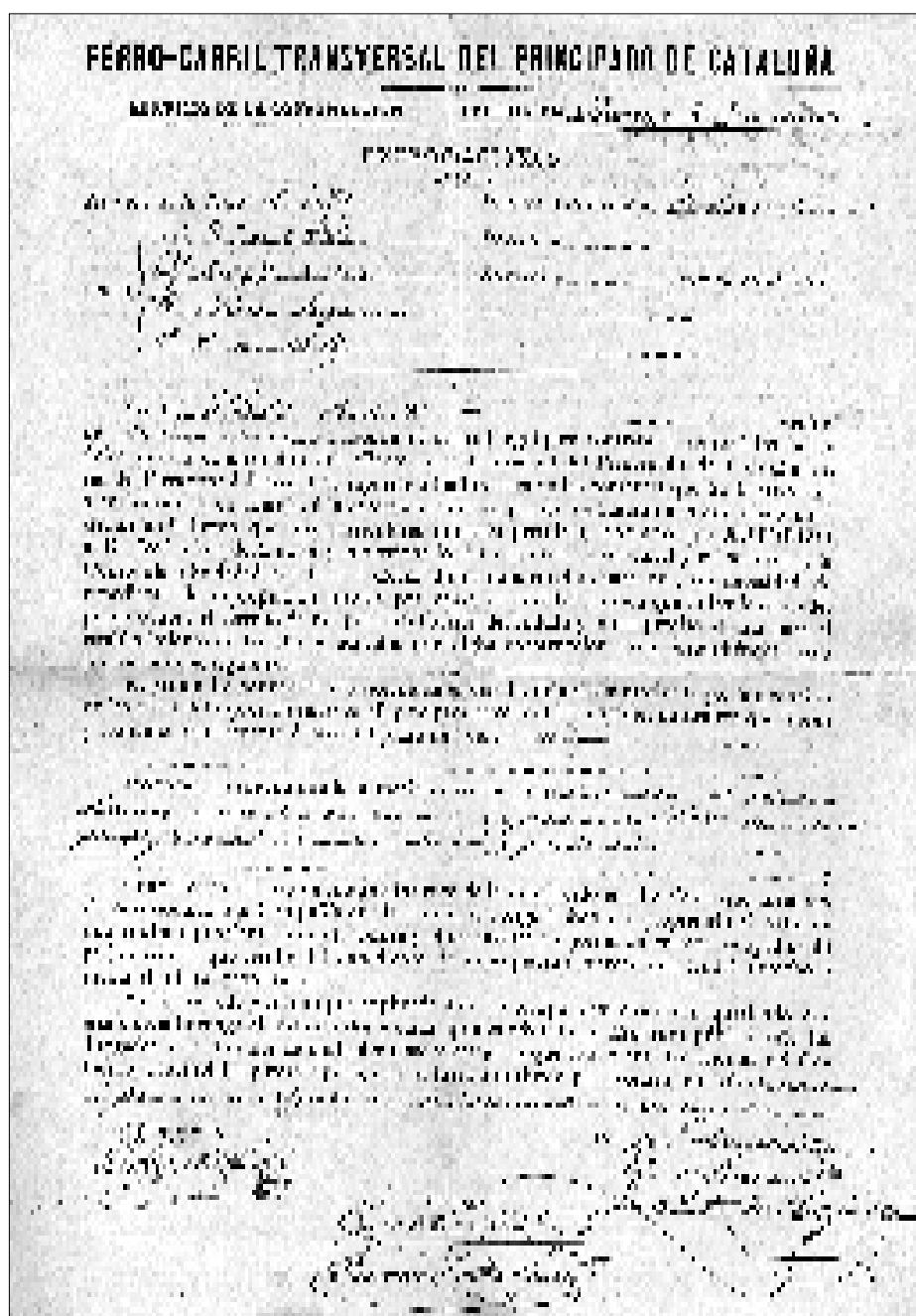
⁷¹ *El Eco de Valls*, 15.5.1888.

⁷² *La Actualidad, diario de Valls*, 27.1.1896.

⁷³ “...para llevar a cabo los preliminares de la obra...”

⁷⁴ *La Actualidad, periodico semanal de Valls*, 17.4.1901.

⁷⁵ *Diario de Tarragona*, 12.4.1901.



□ Cessió de terrenys a canvi d'accions de la Companyia del Ferrocarril Transversal del Principat de Catalunya

dotat amb tres locomotores per a trens de viatgers, tres per a mercaderies, tres vagons de primera classe, quatre de segona, deu de tercera, dos de correus, catorze de mercaderies i quatre de bestiar. Segons els càlculs realitzats, usarien diàriament tota la línia cent viatgers, cinquanta ho farien durant deu km i cinquanta més durant set km. Vint tones de mercaderies farien diàriament tot el recorregut de la línia, vint més durant deu km i quaranta en un recorregut de set km. El preu del transport de mercaderies s'estipularia en una pesseta i mitja i el bitllet de primera valdria una pesseta i el de tercera 0,75 ptes. A la premsa val·lenca les notícies s'estronegen aquí.

Al cap d'uns anys, a la *Gaceta de Madrid* del 23 de desembre de 1917, s'anunciava l'exposició del projecte de Fernando de Merlo y del Anca de la construcció d'un tren tramvia elèctric de Tarragona a Valls, que passaria per Constantí, la Pobla de Mafumet, el Morell, Vilallonga, el Rourell, la Masó i Vallmoll⁷⁶: la Cambra de Comerç de Valls, en una carta on s'excusava de la no presència d'algun representant seu a l'*Asamblea Nacional de Ferrocarriles* que havia de celebrar-se del 20 al 27 de gener de 1918 a Madrid, manifestava la seva aspiració que es fes real la construcció d'aquesta línia ferroviària, per a escurçar racionalment les distàncies que, en tren, hi havia entre Valls i Tarragona, les quals, com ara, s'havien de fer per Picamoixons o per Sant Vicenç de Calders.

LA LÍNIA TARRAGONA-ARTESA DE SEGRE

Només dues referències a la premsa de Valls⁷⁷, ens donen pistes d'aquest projecte de l'any 1904. Interpretem que era fruit més aviat d'uns compliments burocràtics que no pas d'altra cosa. Responia a una ordre del Ministeri d'Agricultura segons la qual s'ordenava a les direccions d'obres públiques provincials que formulessin les propostes de ferrocarrils secundaris en els seus respectius àmbits geogràfics.

L'hipotètic recorregut, partint de Tarragona, passava pels municipis de Constantí, la Pobla de Mafumet, el Morell, Vilallonga, el Rourell, la Masó, Vallmoll, Valls, Alió, Vilardona, Aiguamúrcia, el Pont d'Armentera, Querol, Santa Perpètua de Gaià, Santa Coloma de Queralt, Llorac i Vallfogona de Riucorb. Ja a la província de Lleida i, per a arribar a Artesa, passava per Tàrraga i Agramunt. Aquest traçat de línia era una variant del Tarragona a Tremp, optant pel pas de la vall del Gaià en substitució del coll de Cabra. Aquest ferrocarril havia d'enllaçar, a Constantí, amb una altra línia proposada, dita del Priorat, la qual s'iniciava a Garcia (la Ribera d'Ebre) per arribar a Tarragona. L'ordre ministerial que va fer sorgir tres projectes de ferrocarrils secundaris a la província de Tarragona, sembla que devia respondre a un intent de promoció i d'estructuració d'unes xarxes secundàries, de via estreta, amb una forta incidència en poblacions i comarques eminentment agràries.

⁷⁶ La notícia està extreta del *Boletín de la Cámara Oficial de Comercio e Industria*. Valls, gener de 1918.

⁷⁷ *El Campo*, revista agrícola, 10.9.1904 i *El Porvenir*, 17.9.1904.



❑ Restes de desmunts al terme de Perafort

LA LÍNIA TARRAGONA-VALLS-CERVERA-PONTS

LES PRIMERES NOTÍCIES D'AQUEST PROJECTE

La comunicació cap a les terres interiors de les comarques lleidatanes des de Tarragona s'intentaria, també, amb projectes de línies ferroviàries. Aquest és el cas dels projectes de Tarragona-Valls-Cervera o de Tarragona-Valls-Cervera-Ponts⁷⁸, amb molt ressò a la premsa de l'època de Valls. En les notícies dels diversos projectes que sorgiren, es repetiren o s'encavalcaren durant tres períodes concrets, 1909, 1912-1914 i 1919-1926, s'inclouïen també, connexions o prolongacions amb altres línies construïdes o també en projecció. Tot arrencava del pla de ferrocarrils secundaris aprovat l'any 1905 i que, a Catalunya, estava format per un eix concretat amb la línia de Tarragona a Cervera passant per Bellmunt de Segarra i Santa Coloma de Queralt. De Bellmunt, sortia una altra línia cap a Igualada, Vilafranca i Vilanova. De Cervera, en partia una cap a Ponts passant per Guissona. De Ponts sortien dues línies, una cap a Balaguer, Tamarit de la Llitera i Estada (Osca), i l'altra cap a Puigcerdà passant per Bassella (l'Alt Urgell). De Bassella, en sortia una cap a Solsona, Cardona i Manresa. Al novembre d'aquell mateix any, es va aprovar un pla substitutiu de l'anterior, el qual era format a partir de línies aïllades que no constituïen cap xarxa⁷⁹. A final del 1909, *La Veritat*, reproduint notícies del seu col·lega tarragoní *La Cruz*, donava a conèixer un projecte de ferrocarril de Tarragona a Puigcerdà que havia de passar per Valls, Cervera, Ponts i la Seu d'Urgell. En aquell temps, ja estaven realitzats els estudis del tram de Puigcerdà a Ponts i s'estaven acabant els d'un ramal que aniria de Ponts a Lleida; faltava el de Ponts a Tarragona. Amb la notícia d'una reunió a la sucursal del Banco de España de Tarragona, en la qual, hi participaren el seu director, l'administrador del Banc de Valls, el president de la Cambra de Comerç de Tarragona i els diputats a corts, Caballé i Joan Garriga Massó⁸⁰, gerent aquest darrer, de la societat "Ferrocarril y Minas del Segre", per a estudiar aspectes tècnics i financers del projecte, s'acaben les informacions de l'any 1909, referents a aquesta línia de tren. Probablement els esforços de l'empresa se centrarien en el tram al nord de Ponts.

DOS AVANTPROJECTES I DIVERSES ALTERNATIVES EN EL TRAJECTE. 1912-1914

Des del 1912 fins al 1914, tornaren a sorgir notícies de projectes o, més ben dit, d'avantprojectes d'aquesta línia ferroviària, alguns continuadors de la proposta del 1909,

⁷⁸ Segons en quines propostes o en quins avantprojectes, el trajecte arriba a Cervera o a Ponts.

⁷⁹ Ens ho explica *La Crónica de Valls* del 28.6.1919. La valoració que fa d'aquest nou pla és negativa: "...y que acaso obedecen a influencias políticas como las carreteras llamadas parlamentarias porque no responden a un interés general sino local o comarcano".

⁸⁰ Joan Garriga i Massó (1871-1956) inicià la seva carrera política com a seguidor de Canalejas, però des del moviment de Solidaritat Catalana s'aproximà a la Lliga: fou senador i diputat de 1907 a 1923. Deixà inèdites unes memòries, publicades l'any 1987 per Edicions 62, que tenen un notable interès, en quant són un testimoni d'una època rica en esdeveniments polítics i socials. Malauradament no parlen de les seves activitats extraparlamentàries i per tant no hi trobem cap referència al tema que estudiem en aquest article.



□ El mapa de les línies ferroviàries existents, a Catalunya, a primers del segle XX, ens mostra els buits que pretenien omplir els nous projectes ferroviaris (Font: *Història econòmica de la Catalunya contemporània*, s. XIX. *Indústria, transports i finances*)

malgrat que no seria fins al 1914 quan sortiria publicada la reial ordre convocatòria del concurs de projectes del ferrocarril secundari, amb garantia de l'estat, de Tarragona a Cervera. En aquest temps, sorgiren, doncs, dos avantprojectes, l'un promogut per la societat "Ferrocarril y Minas del Segre", el gerent de la qual era el diputat a corts, per la Seu d'Urgell, Joan Garriga i Massó⁸¹, que comptava amb capital d'una societat franco espanyola belga. Per la part francesa, estava representat per Edmon Bartissol, enginyer occità⁸² que treballà en projectes de centrals elèctriques, línies ferroviàries i, també, al canal de Suez; estava implicat en la política rossellonesa, d'on en fou diputat. Per la part belga, n'era representant M. Marquet, gerent d'una societat explotadora de grans negocis, la qual havia fet construir el Palace-Hotel de Madrid.

L'altre projecte era de la "Compañía del Ferrocarril Central Catalán", amb capital belga, que explotava la línia d'Igualada a Martorell. A partir de les dues empreses interessades, la polèmica fou servida a la premsa. A més a més, s'incrementà a partir de la doble proposta que féu la primera companyia, en els trams de Santa Coloma a Valls, un per la Conca de Barberà i l'altre per la vall del riu Gaià. El trajecte que proposava la companyia del Central Català era el següent a partir de Tarragona: Constantí, la Pobla de Mafumet, el Morell, Vilallonga, el Rourell, la Masó, Vallmoll, Valls, el Pla de Santa Maria, Figuerola, Cabra del Camp, Barberà de la Conca, Sarra, Rocafort de Queralt, les Piles de Gaià, Biure, Santa Coloma de Queralt, Bellmunt de Segarra —d'on sortia un ramal cap a Igualada— i Cervera.

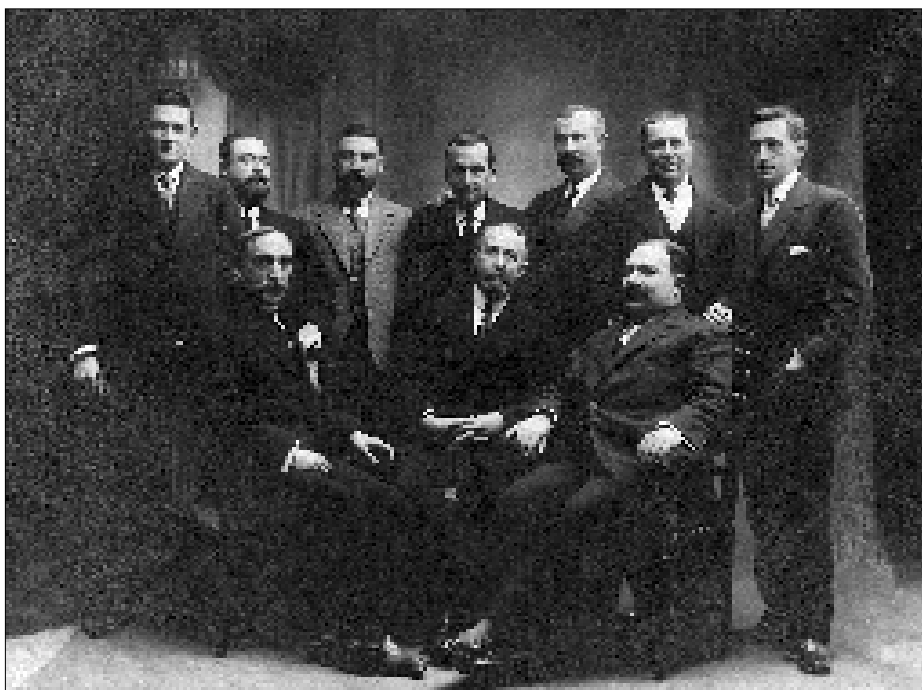
Si bé la premsa val·lenca, a través de *Pàtria*, del dia 1 de març del 1913, referint-se al projecte elaborat per Ferrocarril i Mines del Segre, donava com a recorregut del projecte, entre Santa Coloma de Queralt i Valls, el pas per la vall del Gaià, el mateix gerent Joan Garriga Massó, en una carta a la premsa de Tarragona⁸³, indicava que el seu projecte formulava dues o tres propostes, relacionades amb aquesta part de trajecte. La primera passava per la vall del Gaià, fent cap a Valls i, després, cap a Tarragona per Vallmoll i la banda esquerra del Francolí. La segona baixaria per la Conca i passaria pel Pla de Santa Maria. Des de Valls fins a Tarragona faria el mateix recorregut. Una tercera variant seria la que canviaria el curs de Valls a Tarragona, optant pel costat dret del Francolí. Recordem que aquest projecte seria una part del que, en el seu conjunt, havia d'unir Puigcerdà amb Tarragona, tot fent el següent recorregut: Puigcerdà, la vall del Segre fins a la Seu d'Urgell, Organyà, Ponts⁸⁴, Guissona, Cervera, Santa Coloma de Queralt i, més avall, continuava amb els possibles trajectes que hem esmentat.

⁸¹ *La Crónica de Valls*, 17.2.1912. Reprodueix un article de *El Tarraconense*. També cal veure *Pàtria*, 1.3.1913.

⁸² *G.E.C.* Vol. 3, pàg. 282 i *Pàtria*, Valls, 1.3.1913,

⁸³ Ho recollia, a Valls, *La Crónica de Valls* del 15.2.1913.

⁸⁴ A Ponts, es bifurcava amb una línia que s'havia de dirigir cap a Lleida, Mequinensa i Casp. *Pàtria*, 1.3.1913.



□ 19 de gener de 1914. Comissió que viatjà, l'any 1914, a Madrid per tal d'influir en el traçat del projecte del Ferrocarril Cervera-Valls-Tarragona. Noms recollits de fonts orals, d'esquerra a dreta; drets: Pau Robert Rabadà (Vila-rodona), "Sogues" (Pont d'Armentera), Adrià Rabadà Mayné (Vila-rodona), "Cameta" (Pont d'Armentera), "Mas Miquel" (les Pobles-Aiguamúrcia), Calaf (Vilardida), "Mas d'en Palau" (l'Albà-Aiguamúrcia); asseguts: Marquès de Mora y Aragón, Marquès de Grigny, Benito Marcet Trias (cunyat d'Adrià Rabadà)



□ Ponts, a l'extrem nord de la línia ferroviària, estava programada per ser un nus que lligaria diversos ramals de ferrocarrils secundaris.

La possibilitat dels dos trajectes no tan sols va fer moure rius de tinta, sinó que, ensems, gent d'ambdues parts es bellugà, per cercar la influència necessària per fer decantar la resolució del govern cap a una banda o cap a l'altra. Es donaren raons consistents i d'altres menys correctes; s'inflaren les xifres de les poblacions del trajecte per significar-ne la conveniència. Coneixem accions i gestions que es realitzaren a la conca del Gaià, entre elles diverses reunions entre els representants dels pobles afectats. Ens consten dues reunions a Vila-rodona, una el març de 1912⁸⁵, i l'altra el 16 de febrer de 1913, a la qual assistiren l'alcalde, el jutge, el president del Sindicat de Regants, el de la Societat de Treballadors Agrícoles de Vila-rodona i els alcaldes i jutges municipals dels pobles següents: el Pont d'Armentera, Aiguamúrcia, Puiginyós⁸⁶, Santa Perpètua de Gaià, Querol, Rodonyà i Puigpelat, a part de l'adhesió del poble de Bràfim. En aquesta darrera reunió, es redactà una carta dirigida al ministre de Foment i a l'enginyer cap de la segona divisió de ferrocarrils. Aquesta carta fou lliurada per Benet Marcet, qui fou un gran puntal, a Madrid, dels interessos del traçat pel Gaià. Dies després recomanava a l'alcalde de Vila-rodona, Pau Robert i Rabadà, president de la comissió pro Gaià la conveniència que la comissió provincial de monuments, el Centre Excursionista de Catalunya i la comissió d'atracció de forasters de Barcelona "... fessin instàncies vasant-se en que'l Monestir Reyat de Stes. Creus, tomba de Reys d'Aragó, deu figurar en trassat, com figurava ja en el del fracassat ferrocarril transversal..." També recomanava que alguna cambra de comerç i agrícola trametés una instància amb estadístiques de la major producció de la conca del Gaià en relació a la Conca de Barberà.⁸⁷ Per l'abundant documentació relativa al tema, conservada entre els papers de Pau Robert, podem comprovar com Joan Garriga Massó, tot i presentar dues alternatives en el trajecte de Valls a Santa Coloma, era partidari del pas per la conca del Gaià, probablement perquè la gent de la Conca de Barberà, per lògica, havia optat per donar suport i fer pressió perquè fos la companyia del Central Català qui s'adjudiqués el projecte, car aquesta empresa només optava pel pas de la Conca. Així que Garriga aconsellava i donava gairebé ordres a la comissió del Gaià a través de Pau Robert per tal de realitzar les gestions oportunes per fer decantar la balança cap als interessos comuns. Per exemple demanava que es fes pressió als diputats i senadors per Tarragona per tal que fossin imparcials o els recolzessin. Insistia que es fes força a l'Ajuntament de Tarragona i a la Diputació⁸⁸, ja que eren contraris als seus interessos. I finalment li donava informació per difondre-la sobre la companyia que executaria les obres: es tractava "...de un grupo de

⁸⁵ Per exemple, una reunió, a Vila-rodona, al març de 1912. (Correspondència de Pau Robert i Rabadà). Com sabem, aquest personatge era aleshores alcalde de Vila-rodona.

⁸⁶ Actualment Montferri.

⁸⁷ Carta de Benet Marcet a Pau Robert. 28.2.1913.

⁸⁸ El 18 d'abril del 1913, Antoni Guasch comunicava per carta a Pau Robert que tant l'Ajuntament com la Diputació de Tarragona, així com catorze municipis més havien fet sol·licituds per aconseguir que la línia no passés per la vall del Gaià.

constructores que lo forman Mr. Bartisol que es el que esta ahora haciendo la linea Francesa desde Ax á Ripoll pasando por Puigcerdá y por tanto es la continuacion de esta linea que iria por Tarragona Valls a Francia uniendo en Puigcerdá...” Creia també que abans d'acabar l'any s'iniciarien les obres en el tros de Cervera a Ponts. Entre els fils que es varen moure ens en trobem un de tan curiós com el diputat a Corts per Cazalla de la Sierra a la província de Sevilla. Un altre fil, no tan anecdòtic ens porta al senador Marquès de Grigny, el qual, el 30 d'abril del 1913, mostrava la seva predilecció per la conca del Gaià oferint-se a l'Ajuntament de Vila-rodona “...para todo lo que fuera preciso”⁸⁹. A final d'any les coses semblava que havien canviat a favor de la gent del Gaià⁹⁰.

El mes de gener de 1914, una comissió, formada per persones de diverses poblacions de la zona del Gaià, va anar a Madrid⁹¹ a entrevistar-se amb els responsables de la “Sección de Ferrocarriles”⁹² amb la finalitat de fer pressió per aconseguir que, en la convocatòria del ferrocarril de Cervera a Tarragona, s'optés pel curs del riu Gaià⁹³. Aquesta comissió estava formada per Pau Robert, pel “Sogues” del Pont d'Armentera, per Adrià Rabadà Mayné de Vila-rodona, pel “Cameta” del Pont d'Armentera, per Joan Miquel de les Pobles, per Josep Calaf de Vilardida i per Carles Figueras del Mas d'en Palau de l'Albà. En una fotografia de la comissió, feta durant la visita a Madrid, els trobem acompanyats pel marquès de Grigny, pel marquès de Casa Riera i per Benet Marcet, els quals de ben segur els aplanarien el camí en les nombroses visites que realitzarien. Si, per una part, sembla que aquestes accions

⁸⁹ Carta del 30.4.1913 a Josep Calaf de Vilardida. Deia també en la carta: “Escuso decirte cuanto celebraria ver en breve cruzar esa comarca las locomotoras aprovechandose los trabajos que se hicieron para el central [el confon amb el Transversal], ruina del pobre M. de Montoliu.”

⁹⁰ Carta de Josep Guasch a Pau Robert del 4.12.1913.

⁹¹ Un personatge que, de ben segur, intervingué en la visita de Madrid i amb moltes d'altres gestions fou Benet Marcet i Trias, representant de la Diputació de Barcelona i, posteriorment, de la Mancomunitat de Catalunya a Madrid, el qual era cunyat d'Adrià Rabadà Mayné de Vila-rodona. Tant ell com el seu germà Josep, que el succeí a la seva mort, feren moltes gestions per temes de Vila-rodona i també de la comarca (Federació Agrícola de l'Alt Camp, colònies escolars). Quant a l'acció pel ferrocarril, ho certifiquen diverses cartes de Benet Marcet conservades entre les correspondències de Pau Robert i d'Adrià Rabadà. Entre les d'aquest darrer n'hem escollit els següents paràgrafs: “...que en el proyecto de F.C. d'en Garriga, Vilarrodona hi figura ab estació y que la cosa marcha ja al Ministerio.” (6.12.1912). “...Te participo [escriu a la seva germana] que por mi iniciativa ayer, la Comisión se retrató en grupo conmigo y persidido por el Marqués de Grigni; ja verás que guapos estamos. Hemos trabajado mucho y bien y creo que el asunto en muy buen terreno y para los contrarios juzgo perdido el pleito. Me sembra que la locomotora xiularà de valent vora del Gayà y que a ne mi y al teu home [Adrià Rabadà Mayné] y al gran Pau Poll [Pau Robert i Rabadà] ens aixecarant un gros moliment [monument] a la Plassa dels Arbres, els tres de dalt, y a baix el resto de la Comisión tot fent pam i pipa als contraris que veuràs sota dels vagons d'un carril que donarà la volta al moliment” (20.1.1914).

⁹² Correspondència d'Adrià Rabadà Mayné.

⁹³ També hem trobat, en les actes municipals de Vila-rodona i en la correspondència municipal, referències que indiquen gestions del municipi i d'una comissió de diversos pobles de la Conca del Gaià. Actes municipals dels dies 14.5.1912, 15.2.1913 i 27.4.1913.



□ Tarragona, final del trajecte, oferia el seu port com a sortida dels productes agrícoles i minerals de les terres interiors. (Antiga postal editada per Hauser i Menet)



□ Santes Creus perdria el tren per segona vegada. (Antiga postal de l'Àlbum pintoresch-monumental de Catalunya. Petita edició-volum III. Santes Creus. Barcelona, 1883)

foren positives, i així ho reflectien les mateixes impressions de Pau Robert⁹⁴, una carta de felicitació rebuda per ell mateix, aleshores alcalde de Vila-rodona, el 4 d'abril de 1914, una notícia de *Pàtria* del mateix dia referint-se a una ordre del Ministeri de Foment i una carta del senador Josep Elias de Molins amb impressions favorables⁹⁵, el cert és que l'ordre del ministeri indicava que s'havien de presentar dos models en el tram de Santa Coloma a Valls i dos de Valls a Tarragona, i s'especificava, a més a més, en les bases, el riu Gaià i la Conca de Barberà. Altres disposicions d'aquesta ordre indicaven que l'amplada de l'explanació havia de ser de quatre metres, i la de la via, d'un metre, que el radi de les corbes no baixaria de vint metres i que la velocitat dels trens havia de ser de trenta km/hora. A partir d'aquesta data, s'estronegen les notícies de la premsa val·lenca referents a aquest projecte ferroviari fins l'any 1919. Tenim però dues cartes de Benet Marcet dirigides al seu amic alcalde de Vila-rodona amb les quals allarguem fins al 1915 el tema. En la primera deia:

*“Un d'aquets dies se concedirà a n'en Garriga prórroga de 6 a 8 mesos pera presentar de nou el projecte del F.C. d'eixa y també 'l de Igualada (donchs ja sabs que are tot ho té ell). Ja sé que presentarà la solució Gayà...”*⁹⁶

La darrera informació deixava obert el tema dels dos possibles traçats de Valls a Santa Coloma:

“Parlavem amb al l'Esteve de la conveniencia de qu'els alcaldes del trassat del Gayà feu una instancia, sense que ningú més se'n enteri, dihent al Mtre de Foment que consultats els propietaris més importants (entre ells el M. de Casa Riera etc. etc) per quines finques està projectat el trassat, estan disposats a cedir els terrenos. Serà una [...] a sobra'l trassat per la C. de Barbarà que convé no sapiga això, que de lo contrari ho faria també.

*Ja deus saber que s'ha prorrogat a petició d'en Garriga (ab motiu de la guerra) per 6 mesos més el plas de presentació de projectes ab les 2 solucions.”*⁹⁷

Tal com es titulava en una notícia de la premsa, *“Fiebre-carril”*⁹⁸, hi havia una autèntica febre per crear línies ferroviàries i, sobretot, per ser-ne beneficiaris. A partir d'una suposada planificació de les línies feta pel govern, tot entrava en joc per obtenir el pas de la locomotora: raons agrícoles certes a tot arreu, raons turístiques —el cas de Santes Creus—, raons demogràfiques inflades, raons industrials, desqualificacions a l'adversari, legalismes insistents, influències, suports de les administracions municipals afectades, etc.

⁹⁴ En uns apunts, que resumien les visites fetes a Madrid, finalitzava dient: *“Conclusión y mi parecer. Asunto resuelto á nuestro favor, pero reserva”*.

⁹⁵ Josep Elias de Molins, senador per Tarragona, manifestava per carta a Pau Robert, el dia 15 de maig, que *“...ha sido favorablemente informada la instancia sucrita por los Alcaldes interesados en la cuenca del Gayá y que está gestionando, casi con seguridad de éxito, que el mes próximo empiecen los estudios sobre el terreno”*.

⁹⁶ Tramesa el 22.3.1915, des de Madrid.

⁹⁷ Carta de Benet Marcet a Pau Robert de 14.5.1915.

⁹⁸ *La Crónica de Valls*. 23.3.1912.

En la pràctica quotidiana, el ferrocarril venia a substituir el carro i el camí o la carretera en males condicions. En un temps en què l'automòbil no era, encara, alternativa, el salt era espectacular.

LA LÍNIA TARRAGONA-VALLS-CERVERA-PONTS. L'ÈPOCA DE LA MANCOMUNITAT. 1919-1921

LA REPRESA DE LES NOTÍCIES DEL PROJECTE

La represa de les notícies d'aquest projecte, reflectides a la premsa val·lenca, s'inicià a la *Crònica de Valls* el 18 de gener del 1919. Havien transcorregut gairebé cinc anys de silencis informatius que, suposadament, eren fruit de la paralització del projecte. En aquesta data, s'informava que el diputat a Corts, Joan Esplugas, en qualitat de president provisional de la comissió gestora del ferrocarril Tarragona-Ponts, convocava una reunió, per al dia 25, de representants dels municipis interessats, al *Royal Meublé* de Barcelona. De fet, era, encara, una notícia aïllada. La continuïtat de les notícies⁹⁹ —setmanals durant tot l'any 1919, i més esponjades a partir de l'any següent— començà el mes de juny, quan el conseller de la Mancomunitat Josep Mestres¹⁰⁰ convocà, el dia 22, una reunió a l'Ajuntament de Valls. El motiu era la convocatòria feta per la Mancomunitat per a la construcció de ferrocarrils secundaris¹⁰¹. Segons l'oficina tècnica creada per la Mancomunitat per a aquest tema, podien contemplar-se com a finalitzats, en les parts essencials, els projectes de les línies Tarragona-Cervera, Cervera-Ponts, Ponts-Balaguer, Ponts-Puigcerdà, Lleida-Fraga, Reus-Mont-roig i Cardona-Súria. Segons el text de la convocatòria, tindrien preferència aquelles propostes que presentessin més avantatges, com ara la subscripció de cèdules del ferrocarril, la cessió dels terrenys o les aportacions en les obres. Condició prèvia per a continuar els estudis d'una línia i adjudicar-ne la construcció era que els municipis afectats estiguessin al corrent dels pagaments amb les diputacions i amb la Mancomunitat. El termini per a la presentació de propostes finalitzava el dia 1 d'octubre. A la reunió de Valls del dia 22 de juny, hi assistiren regidors de l'Ajuntament, el diputat

⁹⁹ Pràcticament tota la informació que hem utilitzat per redactar aquest capítol prové de tres setmanaris val·lencs: *La Crònica de Valls*, *Juventut* i *Pàtria*. Durant l'any 1919, tots tres informaren, setmanalment i de manera semblant, de les notícies que es produïren referents a aquest projecte. Per no repetir les notes, no citarem, notícia per notícia, la seva procedència, sabent d'antuvi que aquests tres setmanaris en són la font.

¹⁰⁰ Josep Mestres i Miquel (Vilallonga del Camp, 1868-1949) fou polític, metge i agronomista. Membre de la Unió Federal Nacionalista Republicana. Ocupà la presidència de la diputació de Tarragona durant el període 1913-1918.

¹⁰¹ L'anunci de la convocatòria indicava les mancances de comunicació a Catalunya i la necessitat d'una xarxa de línies ferroviàries: "*Una de las causas de nuestro retraso, problema viejo en otras tierras, es la falta de medios de comunicación: sólo una parte de Cataluña tiene carreteras, y al dotarla toda ella de caminos desde el llano al monte tienden desde hace años nuestros esfuerzos [...]. La necesidad, cada día más apremiante, de pasar del transporte de carros que no tiene alcance de producción del país pide, al Consejo de la Mancomunidad a estudiar la manera de establecer una red ferroviaria orgánica que cubra el territorio de Cataluña.*"

provincial Josep Montserrat Cuadrada, els ex diputats provincials Ignasi Ferrés, Francesc Ballester i Indaleci Castells¹⁰². Hi havia, també, representants del Banc de Valls, de l'Aroma Vallenca, del Centre d'Unió Republicana, del Club Velocipedista, de la Unió Gremial, del Foment de Valls, de l'Associació de Dependents del Comerç i de la Indústria i, finalment, de la premsa. Un dels resultats de la reunió fou la creació d'una junta local formada per Lluís Forès, alcalde de Valls, pel regidor Josep Magriñà, pel diputat provincial Josep Montserrat Cuadrada, per un representant de la Cambra de Comerç, per Francesc Ballester Castelló com a iniciador, anys enrera, d'un projecte ferroviari entre Tarragona i Valls, per Roman Ribas Martí, en representació dels industrials i comerciants, i per Indaleci Castells per la premsa local.

Les reunions se succeïren amb molta freqüència: el termini de presentació era a tocar i calia lligar molts caps. Així, el dia 12 de juliol es tornava a celebrar una reunió a l'Ajuntament de Valls, convocada, també, per Josep Mestres, a la qual assistiren la junta promotora local, la de la Conca de Barberà, presidida per Joan Esplugas i els alcaldes i les comissions de totes les poblacions compreses entre Sarrià i Tarragona. L'entusiasme es féu comunicatiu entre els assistents, que veieren superables els requeriments previs per a concórrer a la convocatòria de la Mancomunitat, que eren:

1. Els ajuntament afectats per la línia havien de posar-se al corrent del pagament del contingent provincial fent efectives la quota de l'any 1918 i la d'un semestre del 1919.

2. Subscriure cèdules del ferrocarril que suposessin un mínim d'una desena part del seu cost. Calculaven que ascendia a l'import de tres o quatre milions de pessetes.

L'endemà, es feia una reunió, a la Diputació de Tarragona, convocada per Mestres, amb la presència del president Pere Lloret i Ordeix, d'altres personalitats tarragonines i representacions dels pobles veïns afectats. Mitjançant la crònica d'aquesta reunió, ens assabentem que la Mancomunitat proposava que, a tots els pobles, se celebrassin reunions i es nomenessin comissions executives locals. La màxima institució catalana posseïa el projecte elaborat, anys enrera, per Joan Garriga Massó, qualificat d'únic viable. El trajecte de Tarragona a Cervera¹⁰³ tindria una llargada d'uns 75 a 80 km i costaria, aproximadament, uns trenta milions de pessetes. En relació al seu curs —recordem la duplicitat d'alternatives en dos trams—, es resolía optant per la dreta del Francolí en el trajecte Tarragona-Valls i passant pel Pla de Santa Maria en el de Valls a Santa Coloma.

A Tarragona, amb el convenciment que la importància d'una capital venia donada pel nombre de línies que hi conflueixen i amb la històrica recança d'haver-se vist

¹⁰² Representava, a més, el setmanari *La Crònica de Valls*.

¹⁰³ Fins a primers d'agost, aquest projecte ferroviari, és indicat a la premsa com el de Tarragona-Valls-Cervera. A partir d'aleshores, s'hi afegirà la població de Ponts.



□ Extret de la publicació de la Mancomunitat de Catalunya *L'obra feta*, del desembre del 1919

apartats de la línia Barcelona-Madrid, es constituïa, el dia 20 de juliol, la junta comarcal¹⁰⁴.

Les reunions als pobles afectats s'encavalcaven enmig d'un clima desitjós de veure fet realitat el projecte. A finals de juliol del 1919, es reunien, a Santa Coloma de Queralt, representants de Cabra del Camp (l'Alt Camp), de les Piles de Gaià, de Montbrió de la Marca, de Llorac, d'Aguiló (la Conca de Barberà), de Talavera i de Cervera (la Segarra). A Cervera, es convocava una reunió informativa amb els veïns. A Ponts, es reunien els representants d'ajuntaments, d'autoritats i dels principals contribuents de Cervera, Guissona (la Segarra), Solana, Vilanova de l'Aguda, Tiurana, Baronia de Rialb, Cabanabona, Oliola (la Noguera), Bassella, Peramola i Tost (l'Alt Urgell). Els mateixos dies, es reunien, a Guissona, representants de Cervera, Massoteres, Florejacs, Torrefeta, Hostafrancs, Bellvé, Sant Martí de la Morana, Sanahuja (la Segarra), Salàs (el Pallars Jussà) i Saulet (l'Alt Urgell)¹⁰⁵.

LA PROPOSTA DE L'ENGINYER ESTEVE TERRADAS

Durant els primers dies d'agost del 1919, l'enginyer Esteve Terradas¹⁰⁶ pronuncià diverses conferències relatives al projecte de ferrocarril; el dia 2, a Tarragona, el 3, a Valls¹⁰⁷, el 4, a Santa Coloma i a Sarraí i el 5, a Cervera. Arreu desvetllà molt d'interès, tant pel clima que s'havia creat com per la seva autoritat en el tema. El text de la conferència, publicat posteriorment per la premsa i també en forma de llibret¹⁰⁸, aporta coneixements tècnics i específics del projecte i elements conceptuals relatius als ferrocarrils en el marc de Catalunya. Hi havia les raons bàsiques i elementals per a la creació d'una xarxa ferroviària més àmplia:

¹⁰⁴ Estava formada per les següents persones, sota la presidència de l'alcalde: Josep Benet Amigó, comerciant; Josep M. Pujol, arquitecte; Eliseu Pons, industrial i propietari; Benigne Dalmau Fortuny, comerciant; Ramon Llansà Llagostera, obrer; Modest Dalmau Mallafré, propietari; Tomàs Brull, enginyer; Francesc Carreté Pi, propietari; Josep M. Vilà Cañelles, enginyer i comerciant, i el senyor marquès de Vallgornera.

¹⁰⁵ Estranya la presència d'aquestes dues poblacions a la reunió de Guissona, donada la seva llunyania. Salàs estranyaria, fins i tot, en qualsevol reunió, donada la distància considerable que la separaria del traçat.

¹⁰⁶ Esteve Terradas Illa, enginyer industrial i de camins i matemàtic, amb un llarg historial acadèmic, fou director d'obres dels Ferrocarrils de la Mancomunitat de Catalunya. Va dirigir i projectà les obres de construcció del Ferrocarril Metropolità Transversal de Barcelona, a més d'altres línies de ferrocarrils de Catalunya. Féu venir a Barcelona professors com Levi-Civita i Albert Einstein.

¹⁰⁷ El setmanari *Pàtria* del dia 9 d'agost de 1919, fent la crònica de la conferència de Valls, remarcava "..."*l'ausència de bona part de les persones adinerades [...]* Les omissions sigueren comentadíssimes i produïren un efecte lamentable".

¹⁰⁸ *El Ferrocarril de Pons a Tarragona per Cervera, Sta. Coloma i Valls*. Impremta F. Sugrañes. Tarragona, agost del 1919. A la premsa sortí publicat a *La Crònica de Valls*. De totes maneres la transcripció que en féu la premsa té algunes diferències amb la del text del llibret que serà el que utilitzarem.

“...amb les necessitats de vida de relació cada dia més imperioses, amb el problema de l'encariment dels queviures i primeres matèries, la necessitat de acudir al mercat mundial, no com a país per explotar, sinó com a país que sap fer valer les seves riqueses, obliguen a construir nous elements i mitjans de transport”.

Indicava les riqueses que el ferrocarril podia tragar:

“Elements i medis de transport que han d'obrir la porta a la riquesa que espera la mà que la desvetlli, que ha d'avalorar mines de carbons a les Valls de Tuxent i Pla de Sant Tirs, el ferre de les riberes de l'Alt Urgell, el coure del Ribagorça, el plom de Bellmunt, les terres argiloses de Gandesa i les sals potàssiques des de Sùria al Llobregós. I no sols la riquesa minera, si que també la que dona el treball, aquest treball del pagès català que ha arrencat les pedres de l'herm una a una i n'ha fet horts i jardins i bosc d'arbres fruiters, del pagès català que és l'honra més pura de la terra”.

Féu un plantejament de la situació de les inversions privades en els ferrocarrils:

“Que el transport a fer exigeix la existència d'una xarxa ferroviària local, és cosa evident. Més, passat el temps de furor en construccions ferroviàries, vingué la depressió i el capitalista s'hi mostrà esquiu. [...] En especial, les d'interès local foren definitivament classificades com indesitjables per al diner d'empreses particulars, malgrat les facilitats que els governs es vegeren forçats a concedir.”

La seva conclusió era clara:

“El problema dels transports no pertany a la finansa privada: pertany a la finansa pública [...] I és que aquestes vies no han d'ésser fetes per a realitzar un negoci. Són elements de vida de relació que toca procurar al Govern com a encarregat de vetllar pel progrés públic. Són avantatges i avanços que ha d'ésser fruit de l'esforç col·lectiu general i singularment dels que més n'han de disfrutar”.

La dissertació de Terradas continuà amb aspectes tècnics i econòmics. Destacaríem les informacions que donà sobre la garantia —de l'Estat— d'interès del 5% sobre el capital de primera fàbrica, quan no excedís de 50.000 duros el km. Explicà les amplàries de vies existents: 1,67 m la del ferrocarril Barcelona-Madrid-Alacant i les del Nord; 1,435m l'amplada internacional; 1m la de la major part de ferrocarrils econòmics i, finalment, la de 0.60 m de ferrocarrils agrícoles. També incidí en les diverses forces motrius: carbó, electricitat i tracció benzo elèctrica. Centrat, ja, en el projecte Tarragona-Ponts, el qual era una part del tronc central Puigcerdà-Tarragona d'una àmplia xarxa de ferrocarrils secundaris, dividia el seu recorregut en tres seccions: Ponts-Cervera, Santa Coloma -Valls i Valls-Tarragona¹⁰⁹. Si bé els càlculs

¹⁰⁹ Quedava l'espai Cervera-Santa Coloma, el qual, per la poca importància de la població que hi havia, es donava per perdut en l'aspecte contributiu.

fets l'any 1912 donaven la xifra de 50.000 duros per km construït, la previsió d'aleshores era de 72.000 duros que, multiplicats pels 137 km, feien un total de 50 milions de pessetes. La part incrementada no seria aplicable a la garantia del 5% que ofería l'Estat. Les dificultats orogràfiques més importants eren les de la serra de Montargull, al nord de Santa Coloma de Queralt, on s'hi preveia un túnel d'un quilòmetre, i el pas pels colls de Deogràcies i de Cabra del Camp. Continuà la conferència indicant que, per iniciar la construcció, es necessitava un capital, en accions, per valor de 3.333.333 duros, que era un terç del total del cost de la línia. Una part d'aquest capital d'accions havia de ser en diner i l'altra part:

“...representarà la valor de part de les propietats i en la que pot ésser inclosa també tota classe de treball que faciliti la construcció, material adequat, tal com pedra partida, ciment, sorra, maons, pedra, jornals de treball, terra per a terraplens, transport dins el terme municipal, etc, etc. El capital reconegut com de primera fàbrica, és així la suma del capital numerari en accions, del capital o aport en accions i del capital en obligacions”.

Els terrenys no es pagarien mai per damunt de 3 o 4000 pts. per jornal de 10.000 passos quadrats de regadiu i la meitat en terres de secà. La Mancomunitat:

“...d'acord amb els banquers locals i de Barcelona, cuidaria de l'emprèstit d'obligacions per la qual cosa possiblement no caldria, en el cas més desfavorable passar del 6,5 per 100 d'interès...”

Per arribar al capital demanat, la Mancomunitat hi aportaria 333.333 duros. De la resta, de tres milions de duros, una part haurien de ser coberts per subscripció¹¹⁰, calculant-ho per experiències d'altres països en 300.000 duros. Restaven per cobrir, segons aquests càlculs, a cada una de les tres seccions en què es dividia el seu trajecte, 900.000 duros, que s'haurien de fer mitjançant préstecs dels municipis afectats. La conferència de Terrades no només era explicativa, sinó que centrava les bases dels primers treballs a realitzar, que consistien en buscar els recursos necessaris per obtenir el beneplàcit de la Mancomunitat. Aquesta era la tasca que realitzaren les juntes locals, comarcals i la general. Per això, se succeïren les reunions explicatives, les visites de les juntes a les poblacions afectades, les reunions de treball entre les diverses juntes locals, etc. A Valls, la junta local¹¹¹ es reuní amb una representació de la Mútua de propietaris per aconseguir que cedissin les terres afectades a canvi d'accions. La Mútua es va comprometre a influir en els propietaris que presentessin problemes a l'hora de cedir els terrenys. La bona acollida de les visites als pobles provocava el següent comentari al setmanari *Pàtria*: “Es nota una reacció favorable arreu”.

¹¹⁰ També deia que la zona del Trajecte Bellmunt de Segarra-Igualada podia fer una aportació.

¹¹¹ Al mes d'agost, la junta local de Valls ampliava els seus membres amb les persones següents: Albert Dasca, Josep Balcells, Francesc Blasi, Ignasi Esteve Sauqué, Robert Gerhard, Miquel Jové, Prudenci Rodon i el president de la Unió Gremial, Josep M. Vidal.

LA RECERCA DEL CAPITAL. EL REPARTIMENT I EL COMPROMÍS DE LES POBLACIONS AFECTADES

A finals d'agost, es va reunir, a Barcelona, la delegació general dels pobles afectats per unificar criteris i per distribuir treballs organitzatius, tot estudiant, també, els temes econòmics, que foren ampliat, l'endemà, per una petita comissió¹¹², conjuntament amb Terradas, per fixar amb exactitud les quantitats que havia d'aportar cada municipi.

El dia 30 d'agost es reuniren, a l'Ajuntament de Valls, representants de poblacions de la conca del Gaià —Alió, Vila-rodona, Aiguamúrcia i el Pont d'Armentera— amb membres de la junta local de Valls. El tema era un canvi en el traçat, proposat a la reunió de Barcelona, que beneficiaria aquestes poblacions, ampliant el recorregut de Valls al Pla en 14 km tot fent una volta, a partir de Valls, per Alió, Vila-rodona, Aiguamúrcia-Santes Creus i el Pont d'Armentera per arribar al Pla de Santa Maria.

La feina del mes de setembre consistí en fer el repartiment entre totes les poblacions. El dia 8 es reunien, a Valls, representants de poblacions de tota la línia per “...parlar única i exclusivament de la qüestió econòmica del ferrocarril...”¹¹³ A poc a poc, s'anaren perfilant les aportacions dels diversos pobles. El 20 de setembre, la premsa val·lenca alertava del perill de la proposta que, a Vilanova i la Geltrú, s'estava elaborant, d'un projecte ferroviari de Vilanova a Igualada. El perill d'aquesta línia era que:

*“...supiendo la sección Pons-Santa Coloma de seguridades de éxito en el concurso, por contar con el apoyo financiero de grandes empresas mineras, en vez de seguir a Tarragona, podría muy bien desviarse a Igualada y Villanueva”*¹¹⁴

Les quantitat que es van assignar als pobles, les féu públiques la premsa el dia 4 d'octubre. Foren les següents:

Proposta de les aportacions, en duros, de les poblacions compreses entre Tarragona i Rocafort de Queralt.

Tarragona	750.000 duros
Constantí	110.000 duros
El Morell	20.000 duros
La Pobla de Mafumet	10.000 duros
Vilallonga del Camp	30.000 duros
El Rourell	10.000 duros
La Masó	14.000 duros

¹¹² Hi prengué part Indaleci Castells. A la tarda, aquest personatge val·lenca es reuní amb el cap de la secció administrativa de ferrocarrils de la Mancomunitat per tractar d'aspectes referents a l'adquisició d'accions per part dels municipis i dels préstecs als quals s'havien d'acollir.

¹¹³ *Juventut*, 13.9.1919.

¹¹⁴ *La Crónica de Valls*, 20.9.1919.

El Milà	11.000 duros
Vallmoll	45.000 duros
Valls ¹¹⁵	200.000 duros
Alió	16.000 duros
Vila-rodona	70.000 duros
Aiguamúrcia	66.000 duros
El Pont d'Armentera	33.000 duros
El Pla de Santa Maria	49.000 duros
Cabra del Camp	28.000 duros
Barberà de la Conca	39.000 duros
Saral	60.000 duros
Rocafort de Queralt	15.000 duros

Per recaptar aquests recursos, eren factibles tres propostes:

1. Adquisició d'accions, pels propietaris afectats, a canvi dels terrenys de la línia.
2. Adquisició voluntària d'accions.

3. Adquisició d'accions, per part dels ajuntaments, fetes a partir de préstecs a 25 anys, els interessos dels quals serien carregats a les contribucions industrials, urbanes i rústiques. Aquest recàrrec seria disminuït o anul·lat quan es cobressin dividends de les accions comprades pels respectius ajuntaments.

El dia 28 de setembre es féu una reunió, a l'Ajuntament de Valls, on eren convocats, a més dels regidors, tots els ex alcaldes i els ex diputats a Corts i provincials, juntament amb representants de totes les entitats vallenques. Presidiren l'acte l'alcalde Lluís Forès, el diputat a Corts Miquel Colom Cardany i el president de la Diputació, que aleshores era el vallenc Josep Montserrat Cuadrada. Les entitats presents eren: Centre de Lectura, Aroma Vallenca, Club Velocipedista, Foment de Valls, Associació Catalanista, Círcol Tradicionalista, Centre de la Unió Republicana, Societat Agrícola, Cambra de Comerç, Cambra Agrícola, Unió Gremial, Banc de Valls, Comissió de partit de la Creu Roja, Acció Social, Congregació Mariana, Foment Obrer Vallenc, Centre Autonomista de Dependents del Comerç i de la Indústria, Sindicat Agrícola, Sindicat Obrer Agrícola, Mútua de Propietaris, Gremi de Sastres, Gremi d'Espardenyers, Gremi de Fusters, Gremi d'Estorers, Gremi d'Ebenistes, Gremi de Pastissers, delegats dels fabricants d'alcohol i Unió Agrícola. A part dels aspectes informatius, el motiu de la reunió era signar un document dirigit a l'alcalde en el qual es manifestaven d'acord amb la construcció del ferrocarril, amb la subscripció d'accions, per part de l'Ajuntament, que complementés la quota fixada

¹¹⁵ Deia Pàtria el dia 4 d'octubre: " Si comparem la nostra ciutat de Valls amb el demés, o per a fer-ho amb més rectitut, si la comparem amb la que més s'hi assembla en riquesa, que es Vilarrodona, tenint en compte que aquesta ha contribuït amb 70.000 duros, a Valls li pertany contribuir amb la quantitat de 490.000 duros. Però tenint en compte que per Valls aquesta quantitat es extremadament excessiva, s'ha rebaixat a quasi la mitat, o sigui a 200.000 duros".

per a Valls i amb la imposició de tributs especials per a pagar els interessos i redimir el préstec.

El mateix dia 4 d'octubre, s'informava d'un darrer canvi de traçat. Així doncs, a partir de Rocafort de Queralt, la línia proposada seguiria cap a Conesa, Segura, Vallfogona de Riucorb (la Conca de Barberà), Montoliu de Segarra, Ametlla de Segarra (la Segarra) i Montornès de Segarra (l'Urgell). Aquest recorregut escurçava 7 km l'anterior traçat per Santa Coloma, i estalviava 500.000 duros. Suposem que s'havia mesurat la diferència entre l'aportació de Santa Coloma¹¹⁶ i la reducció del cost del nou recorregut¹¹⁷. Posteriorment, en aquesta població, s'emprengueren accions per fer retornar la línia a la proposta inicial, mentre els pobles beneficiats per la nova ruta bregaven per no perdre l'oportunitat d'obtenir el pas del ferrocarril, en contra, naturalment, dels interessos dels colomins. La proposta, que s'anà perfilant cap a final de l'any 1919¹¹⁸ i principi del 1920, era retornar al pas per Santa Coloma —amb el compromís d'una aportació de 400.000 ptes. d'aquesta població i de 30.000 de les Piles de Gaià— tot enllaçant, a l'altura del coll de Deogràcies, amb un ramal que passaria per les poblacions de Conesa, Segura, Vallfogona, Guimerà, Ciutadilla, Tàrraga, des d'on s'allargaria cap a Balaguer.

Mentrestant continuaven les accions encaminades a fer que els municipis ratifiquessin les quantitats assenyalades. Per exemple, el dia 8 d'octubre, a Vila-rodona, l'Ajuntament acordava l'adquisició de les accions corresponents al valor de 350.000 ptes¹¹⁹. En aquells

¹¹⁶ L'Ajuntament de Santa Coloma, el 15 de novembre, veia amb pena la desviació del trajecte, i comprovava —segons el seu criteri— que s'havia prescindit de la vila comtal, tot i tenir feta l'oferta d'una aportació a l'obra amb l'import de dos trimestres de contribució anuals durant 25 anys, que importarien 355.712 ptes. (Informació de les actes municipals de Santa Coloma de Queralt aportada per Salvador Palau Rafecas)

¹¹⁷ Aquest fet demostra la precarietat econòmica del projecte: per una banda, es volien estalviar 7 km, quan, per una altra, s'havia allargat la línia 14 km per la conca del Gaià, endevinem que només per qüestions d'aportacions econòmiques dels pobles afectats. Deixar de banda Santa Coloma era tant o més il·lògic que el tomb pel Gaià de Valls al Pla.

¹¹⁸ El dia 29 de novembre, l'ajuntament colomí acordava:

- Adquirir cèdules o accions per valor de 355.712 pessetes.
- Influir en els "*vecinos pudientes y de los hecendados forasteros con fincas en este termino*" perquè comprassin accions.

- Que els propietaris dels terrenys acceptessin accions en pagament.
- Que la diferència entre les 355.712 pessetes i la suma que pugés de la inscripció voluntària d'accions, la cobris l'ajuntament amb un préstec amortitzable a 25 anys.

- Que, per cobrir l'amortització i els interessos anuals, es possessin contribucions especials. Més endavant, el 24 d'abril, l'ajuntament acordava, a proposta de l'alcalde, augmentar l'adquisició d'accions fins a 400.000 ptes. (Informació de les actes municipals de Santa Coloma aportada per Salvador Palau Rafecas)

¹¹⁹ Així ho reflecteixen les actes municipals:

"1. Que este Municipio contribuya a la construcción de dicho ferrocarril proyectado por la Mancomunidad con la adquisición de cédulas o acciones por valor de trescientas cincuenta mil pesetas.

dies, es rebia una carta de suport del nou prelat de Tarragona, Francesc Vidal i Barraquer, el qual s'oferia *"a contribuir amb totes mes forces i amb els prestigis que dona el lloc on la Providència em destina a que sigui ben aviat un fet la tant desitjada millora"*. Finalment, el dia 30 d'octubre es lliurava la sol·licitud¹²⁰ a la Mancomunitat de Catalunya, on constaven les aportacions de les poblacions del seu trajecte. Les detallem a continuació.

Aportacions compromeses dels pobles de la línia ferroviària Tarragona-Ponts

Tarragona	3.750.000 ptes.
La Pobla de Mafumet	50.000 ptes.
El Morell	100.000 ptes.
Vilallonga del Camp	150.000 ptes.
El Rourell	50.000 ptes.
La Masó	70.000 ptes.
El Milà	55.000 ptes.
Vallmoll	225.000 ptes.
Valls	1.000.000 ptes.
Alió	80.000 ptes.
Vila-rodona	350.000 ptes.

2. *Que al afecto, de acuerdo con la Comisión local impulsora de dicho proyecto, se influya cerca de los vecinos pudientes y de los hacendados forasteros con fincas en este término, para que adquieran acciones de dicho ferrocarril.*

3. *Que igualmente se gestione de los propietarios de fincas que debe ocupar la explanación de la línea, para que acepten acciones en pago de los terrenos que se expropian.*

4. *Que la diferencia entre dicha cantidad de setenta mil duros y la suma a que ascienda la suscripción voluntaria de acciones, este Ayuntamiento la cubra por medio de un préstamo o empréstito amortizable en veinticinco años.*

5. *Que para pagar las anualidades de amortización y de intereses de dicho préstamo, se acuerda la imposición de las contribuciones especiales que autorizan el RD de 31 de diciembre de 1917.*

8. *Que la Comisión de Hacienda redacte y proponga las bases para la exacción de dicho impuesto y la fijación de las cuotas individuales del repartimiento.*

7. *Que el presente acuerdo, para que adquiera toda su eficacia legal, se someta a la aprobación de la Junta municipal y se transcriba íntegro en el acta de la misma."*

¹²⁰ Els signants eren els següents: Ramon Sensada, arxiprest de la Catedral de Tarragona; Josep Bonet Amigó, industrial i propietari; Joan de la Creu Cuadrada, enginyer industrial, que representava la delegació de la Junta de propaganda del Ferrocarril de Tarragona a Ponts en la secció primera de Tarragona a Vallmoll; Josep Montserrat Cuadrada, president de la Diputació de Tarragona; Francesc Ballester Castelló, doctor en farmàcia; Florenci Mateu Fabregat, fabricant, que formaven la delegació de propaganda de Valls a Vallfogona de Riucorb; Francesc Xuclà, alcalde de Cervera; Ramon Petit Castellà, alcalde de Guissona; Joan Audet Bagà, alcalde de Ponts, que actuaven en nom de la tercera secció de Vallfogona a Ponts.

Aiguamúrcia	328.650 ptes.
El Pont d'Armentera	120.000 ptes.
El Pla de Santa Maria	225.000 ptes.
Figuerola del Camp	90.000 ptes.
Barberà de la Conca	195.000 ptes.
Sarral	240.000 ptes.
Rocafort de Queralt	75.000 ptes.
Conesa	45.000 ptes.
Savallà del Comtat	15.000 ptes.
Vallfogona de Riucorb	50.000 ptes.
Montornès de Segarra	60.000 ptes.
	i els terrenys
Granyena de Segarra	? i els terrenys
Cervera	500.000 ptes.
Guissona	100.000 ptes.
	i els terrenys
Ponts	100.000 ptes.
	i els terrenys
Cabanabona	20.000 ptes.
	i els terrenys

Quedaven exclosos els pobles de Constantí, de Cabra del Camp i de Tarroja de Segarra per no haver acceptat de contribuir amb la mateixa proporció que les altres poblacions. Per això, els exclouien de la possibilitat de tenir estació. Cabra, al cap de pocs dies, es va avenir a pagar les 80.000 ptes. que li pertocaven. En aquells dies, s'iniciaren gestions a Montblanc per tal que el ferrocarril arribés a la capital de la Conca. Des del setmanari *La Nova Conca*, es féu campanya reivindicativa, exposant els greuges motivats per l'exclusió en el projecte per tan sols 7 km de distància entre la línia i Montblanc i manifestant que el trajecte presentat partia una comarca natural com era la Conca de Barberà. L'Ajuntament de Montblanc feia la petició formal el 29 d'octubre tot indicant que la corba que s'hauria de fer per incloure Montblanc seria de 14 km. Sembla que la proposta anava per desviar-se a partir de Barberà cap a Montblanc, Blancafort, Solivella, Pira i retornar a Sarral.

L'APROVACIÓ DEL PROJECTE PER LA MANCOMUNITAT. ELS ESTATUTS DE LA JUNTA D'OBRES

Finalment, el dia 6 de novembre de 1919 el Consell Permanent de la Mancomunitat va decidir adjudicar el concurs per a construir les línies següents: Tarragona-Ponts, Reus-Mont-roig, Lleida-Fraga, Tàrraga-Balaguer¹²¹. El desig de la Mancomunitat era que en un termini de tres anys estiguessin construïdes. Amb tot, a la publicació de la Mancomunitat *L'obra feta*, es matisava el concepte d'aprovació:

“ El pla de construcció de ferrocarrils que en aquest Pressupost es vol només iniciar, ha estat seleccionat alhora per l'estudi del conjunt topogràfic i econòmic de Catalunya i pel plebiscit popular promogut per un concurs públic en el qual s'han hagut d'oferir cabals importants.”

Els ajuntaments s'havien de posar al corrent dels deutes del contingent provincial. La Mancomunitat posava les coses bastant planeres, concedint una moratòria de 50 anualitats per a fer efectius els pagaments anteriors a l'any 1917, rebaixant, a més a més, en un 25%, el seu import. També es podia sol·licitar, amb possibilitats d'èxit, una altra bonificació del 50% a invertir en obres municipals. Els deutes de l'ajuntament de Valls pujaven 957.376 ptes. La moratòria li fou concedida el mes de maig del 1920.

A partir de l'aprovació del projecte, una secció tècnica de la Mancomunitat efectuà treballs, al propi terreny, de replanteig del traçat de la línia. El mes de juny de 1920, els papers ja eren al Ministeri de Foment, i s'havien regularitzat, com era preceptiu, els deutes amb les respectives diputacions. En aquells dies, s'envià un telegrama al consell de ministres demanant l'aprovació dels pressupostos de les diputacions catalanes, que eren *“la base de la realización por aquella entidad de una obra que ha de ser objeto de la prosperidad de este país...”*¹²¹, per tal de tirar endavant els projectes de Tarragona-Ponts i de Reus-Mont-roig. També el president de la Diputació de Tarragona envià un telegrama demanant facilitats per a la Mancomunitat, en representació de l'assemblea d'alcaldes i secretaris celebrada aquells dies.

El dia 14 de juliol, es va fer, a Valls, una assemblea de delegats dels pobles afectats per la línia Tarragona-Ponts, amb la presència de l'enginyer de la Mancomunitat, autor i ànima del projecte, Esteve Terrades. El fruit de l'assemblea fou la redacció dels estatuts de la Junta d'Obres del Ferrocarril de Tarragona a Ponts, que serien aprovats el 9 de març de 1921 per

¹²¹ Recollim de *L'obra feta*. Mancomunitat de Catalunya. Barcelona, desembre de 1919:

“A aquests ferrocarrils, cal empalmar-hi el de Pons a Puigcerdà, el d'Agramunt a Tarroja, el de Pons a Balaguer, el de Segrià de Lleyda a La Litera, el de Mollerusa a Vallfogona, el d'Olot a Torelló, el de Figueres al Pertús i els de Blanes a la marina del Baix i de l'Alt Empordà.

També són d'importància reconeguda el del Priorat, des de Les Garrigues de Lleyda a Reus; el de Gandesa, donant la sortida del Maestrat i Terol al mar per Tortosa; els transversals del delta de l'Ebre, el d'Igualada a Vilanova, el de Cardona a Súria, i el relleigament final de les xarxes entre si amb Barcelona...”

¹²² Signaren el telegrama les entitats següents: Cambra de Comerç de Tarragona, Cambra de Comerç de Reus, Cambra de Comerç de Valls, Cambra Agrícola de Tarragona i Valls, Federació de Sindicats de l'Alt Camp, Sindicat Agrícola Catòlic de Santa Coloma, Sindicat Agrícola de Viticultors i Sindicat Agrícola de Sarra, sindicats agrícoles de Rocafort, Cabra del Camp, Vilardona, el Pla de Santa Maria, Cambra de la Propietat Urbana de Tarragona, Consell Provincial de Foment de la Propietat Urbana de Tarragona, Consell Provincial de Foment, Banc Comercial de Valls, Junta d'Obres del Port de Tarragona. També el signaren representants de Tarragona, Valls, Reus, Figuerola, Sarra, el Pla de Santa Maria, Barberà, Rocafort, Cabra, la Pobla de Mafumet, Vilardona, el Rourell, Alió, la Masó, Santa Coloma, Montbrí, Mont-roig i Riudoms.

la Mancomunitat¹²³. Transcrivim els punts de l'article primer referents a l'objectiu de l'associació que es creava:

“A base del conveni establert entre la Mancomunitat de Catalunya i els Municipis interessats en el ferrocarril de Tarragona a Pons, en virtut de les ofertes votades pels Ajuntaments i respectives Junes municipals en acudir al concurs obert per la Mancomunitat sobre ferrocarrils secundaris, i dels acords presos pel Consell Permanent de la Mancomunitat en resoldre el mateix concurs, es crea una Associació de les dites Corporacions, baix la forma i regisme d'una Junta delegada d'aquelles, que tindrà per objecte:

- 1. Auxiliar al Consell de la Mancomunitat en tots els tràmits de concessió del ferrocarril.*
- 2. Entendre i servir d'intermediaris en les relacions entre la Mancomunitat i els pobles interessats en la línia.*
- 3. Servir de orgue de relació amb els Poders públics com a representant autoritzat de les Corporacions interessades.*
- 4. Facilitar la tramitació d'opcions sobre terrenys i aports.*
- 5. Entendre i proposar el que cregui convenient sobre l'admissió de nous pobles en el projecte.*
- 6. Preparar i assegurar en lo possible el bon èxit de la subhasta de la concessió.*
- 7. Assenyalar i proposar els termes econòmics i més convenients per les comarques que hagin de servir de base a la construcció i explotació.*
- 8. Promoure totes aquelles iniciatives i gestions que cregui convenients i encaminades a la més prompte i millor execució del ferrocarril, sigui prop de la representació electoral, sigui davant del Govern”.*

En la constitució de la junta, hi figuraven, entre d'altres persones, els representants del municipis de la línia. Concretament, eren dos per la Poble de Mafumet, el Morell, el Rourell, la Masó, el Milà, Alió, Figuerola, Cabra del Camp, Rocafort i Cabanabona. Tres per cada una de les següents poblacions: Constantí, Vallmoll, Vila-rodona, Aiguamúrcia, Sarral, Santa Coloma de Queralt, Cervera, Guissona i Ponts. Cinc representants per Valls i, finalment, deu per Tarragona. Fins al moment de ser elegit un consell d'administració per la junta, assumiria les seves funcions una comissió designada a l'assemblea de Valls, la qual estava formada per representants de Tarragona, Valls, Sarral, Cervera, Ponts i Guissona. El mes d'abril del 1921, un cop aprovats els estatuts, s'efectuava, a Tarragona, la constitució del consell d'administració interí de la Junta d'Obres del Ferrocarril.

Del 1921, només hi ha una altra petita notícia referent al replanteig i la presa de dades complementàries que, a primers de novembre, es realitzaven entre Vila-rodona i el Pont d'Armentera.

¹²³ *Estatuts de la Junta d'obres del Ferrocarril de Tarragona a Pons*. Tipografia Editorial Tarragona. Tarragona, 1921.

DARRERES NOTÍCIES DE LA LÍNIA TARRAGONA-VALLS-CERVERA-PONTS DURANT LA DICTADURA DE PRIMO DE RIVERA

A partir de l'any 1921 s'estronegen les notícies relatives a aquest projecte. Amb tot, fins l'any 1929 la premsa donà informacions saltejades de probables recuperacions del projecte. Els sintetitzarem tot seguit.

El setembre de 1924, el president de la Mancomunitat, Alfons Sala —nomenat a dit en època de la dictadura de Primo de Rivera— gestionà, a Madrid, el tema dels ferrocarrils secundaris, entre els quals s'hi comptava el de Tarragona a Ponts. L'enginyer Terrades fou cridat a Madrid per informar el govern.

El mes de maig de 1925 sortia la notícia referent al projecte bastant avançat del ferrocarril Tarragona-Cervera que recuperava vells plantejaments quant al trajecte: la bipolaritat de propostes als trams Santa Coloma-Valls i Valls-Tarragona.

El butlletí de la Cambra de Comerç de Valls dels mesos d'abril, maig i juny de 1927 també es referia a la possible recuperació d'aquest projecte.

Finalment, l'any 1929, el tema sortia com a simple comentari el mes de març i com a última notícia a la premsa val·lenca¹²⁴, l'11 de maig, es donava entendre que s'havia ressuscitat el projecte Tarragona-Ponts.

EL SOMNI DEL FERROCARRIL

Tant el projecte del Ferrocarril Transversal del Principat de Catalunya com el Tarragona-Ponts foren propostes ambiciosos que venien a donar resposta a una manca de mitjans de comunicació moderns entre zones allunyades entre si pels fins aleshores existents. Si bé en el cas del ferrocarril de Tarragona-Ponts no s'iniciaren les obres tal com va ocórrer amb el Transversal, no per això el projecte era menys important. Ambdós trencaven el sistema semi radial existent, centrat a Barcelona. El darrer que hem estudiat en aquest article, venia a omplir un desert a partir de Valls, sobretot a les comarques interiors de la Terra Ferma, posant com a punt de sortida comercial el port de Tarragona. Era, a més a més, una part d'un projecte més ampli que enllaçaria amb França per Puigcerdà i establia, a partir del tronc central Tarragona-Valls-Cervera-Ponts-la Seu d'Urgell-Puigcerdà, una àmplia ramificació, variable al llarg dels anys i dels successius projectes i modificacions.

Tothom volia el ferrocarril. Quan, a Montblanc, es queixaven que el trajecte partia una comarca, expressaven el desig de veure'l passar a tocar les muralles. Quan a Sarrià replicaven, en el fons manifestaven la por provocada per la possibilitat d'un nou plantejament del traçat que els allunyés del ferrocarril. A Santa Coloma, tot i que semblava que entenguessin el fet d'haver-los allunyat de la línia per motius d'estalvi, no tardaren a reivindicar el primer traçat. Tothom imaginava els beneficis que en podia rebre. Per això els compromisos que adquirien els municipis afectats eren considerables.

¹²⁴ *La Crónica de Valls* transcrivía un article de *El Comercial* de Tarragona.

Una reflexió que se'ns fa palesa amb tota la informació disponible és la contraposició existent entre la demanda de la societat catalana, recolzada amb la voluntat que tenia la Mancomunitat d'estructurar Catalunya, i els recursos i els poders que tenien per fer-ho. Aquesta manca de recursos es feia evident en les modificacions il·lògiques introduïdes en el traçat de la línia per tal de recaptar més recursos o d'estalviar-ne. També, i des de la perspectiva actual, notem certes dosis il·lusionades d'ingenuïtat en establir trajectes secundaris en zones de població reduïda, on difícilment s'hauria fet rendible l'explotació. En conjunt ens podríem preguntar com haurien acabat aquestes línies ferroviàries en el cas d'haver-se construït. ¿Haurien portat el desenvolupament que tothom creia factible i desitjava? La comparança amb d'altres línies construïdes on la dificultat d'explotació ha estat evident se'ns presenta pessimista, i més encara en un país en el qual, a posteriori, s'ha optat per donar prioritat al transport per carretera.

Caldria, amb més documentació de la que aquí hem aportat, fer un estudi, paral·lel als dels ferrocarrils construïts, de totes les propostes i dels projectes frustrats de línies ferroviàries que afloraren a Catalunya. Seria un bon document per copsar la capacitat d'organització del país, les seves febleses polítiques i econòmiques, la confiança i el desig en el progrés, la il·lusió esvaïda del somni del ferrocarril.