

La vila, protagonista

El primer tren de la comarca i l'impuls a la comercialització agrícola

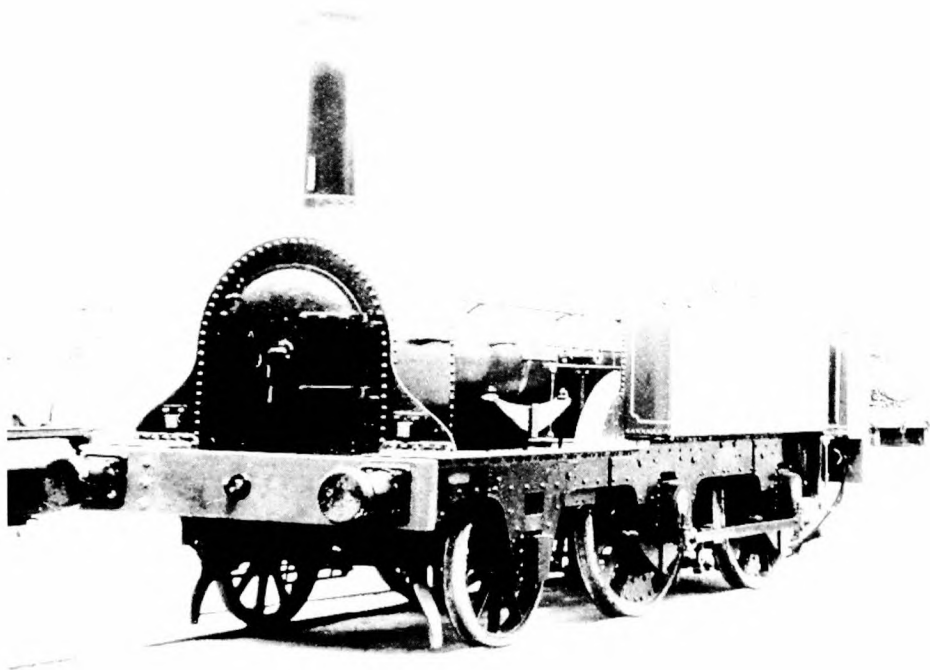
Gemma Tribó Traveria

L'estudiós de la xarxa ferroviària catalana, Pere Pascual, ha analitzat l'origen i la construcció de la línia Barcelona-Martorell, a més dels obstacles que hom "va trobar en la seva realització". Un anglès, Miquel de Bergue, possiblement enginyer i resident a Barcelona, el 27-XII-1850 va obtenir la concessió per obrir una via fèrria de Barcelona a Molins de Rei. Aquesta concessió era provisional, com la que se li concedí el 3-IV-1851, per tal de perllongar l'esmentada línia fins a Martorell. Fetes anteriorment les concessions de Mataró i Granollers, la via del

alguns dels quals, segons Pere Pascual, havien estat socis fundadors de les companyies de Mataró i del Nord. Aquest primer grup d'impulsors de

La concessió, però, no es féu efectiva fins que un grup d'homes de negocis barcelonins es feren seu el projecte, una estratègia netament especulativa.

la línia estava integrat per Manuel Lerena, Jaume Ceriala Castellà, Francesc Planas Molist, Antoni Miarons —en representació de Miarons, Doria



Màquina de ferrocarril 1.2.0.168 MZA.

Baix Llobregat era l'única sortida lliure que li quedava a Barcelona per enllaçar amb l'interior de la Península.

La concessió, però, no es féu efectiva fins que un grup d'homes de negocis barcelonins es feren seu el projecte, una estratègia netament especulativa. Quin era aquest grup d'homes? Es tractava de personatges molt representatius de la burgesia comercial, industrial i financera barcelonina,

i Cia.—, Bonaventura Fabra —en representació de Dotres, Clavé, Fabra i Cia.—, Rafael Sabadell Permanyer, Antoni Nadal —en representació de Nadal, Ribó i Cia.—, José López Gordo, Josep Jordà Gelabert, Miquel Martorell —en representació de Martorell, Bofill i Cia.—, Francesc Puig Satorras i Lumbert Fontanelles.

El març de 1852, aquest grup de capitalistes i Bergue signaren un contracte pel qual aquest es compro-

El primer tren de la comarca i l'impuls a la comercialització agrícola

Gemma Tribó Traveria

10 - Vista parcial de Molins de Rei - 18-3-1928



El ferrocarril facilità la comercialització dels productes agrícoles.

metia a construir la línia fèrria fins a Molins de Rei en catorze mesos, i fins a Martorell en dos anys, des de l'inici de les obres, i també es responsabilitzava de conservar la via durant el primer any d'explotació. El cost de l'obra resultava molt elevat i no es justificava pels dos túnels que s'haurien de construir –un, a la sortida de Molins de Rei i l'altre, a Castellbisbal–, ni per les expropiacions, ni per l'estranya decisió de fer el tram

Durant els anys 1853-1854 es treballà intensament en el tram Barcelona-Molins de Rei, que l'octubre de 1854 estava acabat amb una sola via.

de via doble –no n'existia cap a tot l'Estat i ningú no ho entenia. Però, possiblement, l'ambició especulativa de poder-se quedar en un futur pròxim amb la concessió que, després de perllongar la línia de Martorell, construis l'enllaç ferroviari del Principat amb l'interior, va fer que el grup de capitalistes barcelonins acceptés els costos fora de mida de Bergue.

Un cop signat el contracte, aquest grup d'actius barcelonins s'afanyaren a ampliar el nombre de socis: a través de Manuel Lerena se sumaren a l'empresa homes del món de les fi-

nances vinculats amb el Banc de Barcelona, com Josep M. Serra, Isidre Pons i Celedoni Ascacíbar.

Finalment, la concessió de l'enllaç amb l'interior es féu a partir de la línia de Granollers. A més, el govern posà limitacions a la concessió: s'havia de trobar un nou emplaçament per a l'estació de Martorell del que inicialment s'havia previst, cosa que encaria el pressupost, ja que calia construir un pont sobre el Llobregat i s'exigia que l'ampla de via fos d'1,44 metres. Així doncs, s'hagué d'ampliar el capital social, que arribà a 1.805.000 duros dividits en 18.050 accions.

El grup de socis fundadors tenia clar que l'explotació de la línia de Martorell no seria un bon negoci, almenys per a les mercaderies, ja que, com que es tractava d'una distància curta, es continuarien emprant els carros. Per això pensaren que els ingressos havién de fonamentar-se amb el tràfec de viatgers i varen sol·licitar del govern l'aprovació d'unes tarifes bastant elevades per tal de compensar la previsible manca de rendibilitat.

Un altre problema a resoldre fou el de l'emplaçament de l'estació de Barcelona. L'autoritat militar havia con-

La vila,
protagonista

El primer tren de la comarca i l'impuls a la comercialització agrícola

Gemma Tribó Traveria

cedit un lloc a prop de la porta de l'Àngel, però un cop les muralles de Barcelona van ser enderrocades, el creixement urbà de la ciutat esdevingué imparable, i aquesta va ser la causa dels plets entre la Companyia de Ferrocarrils i l'Ajuntament de Barcelona, i alguns propietaris afectats.

de 1854 i al dia següent es feren les solemnitats de rigor per inaugurar-la.

Fins a l'11 de novembre de 1856 no es va posar en funcionament el tram fins a Martorell, malgrat que l'estació de Martorell, a l'altra banda de riu, no estigué acabada fins al 23 de juny de 1859.

La construcció de 29,76 km que tenia la línia Barcelona-Martorell va durar més de 6 anys, però mancaven encara edificis d'estacions i altres construccions complementàries per acabar.

Si ho analitzem des de l'òptica dels qui, amb intencions especulatives, volien treure de les seves inversions de capital un 6 per cent de benefici, la via fèrria de Barcelona a Martorell va fracassar. L'objectiu bàsic, que era aconseguir la concessió de construir l'enllaç amb l'interior, no va reeixir i la construcció d'aquest tram de via va ser molt costosa.

Si deixem de banda els guanys especulatius i els efectes estimulats immediats sobre l'economia de la zona, que foren nuls, i, en canvi,

La construcció del tren dotà la zona d'una gran capacitat per flexibilitzar intercanvis.

analitzem els efectes a llarg termini sobre l'economia baixllobregatina de la riba esquerra, la valoració és francament positiva. La construcció del tren dotà la zona d'una gran capacitat per flexibilitzar intercanvis, que es demostrà en anys posteriors quan, a partir de 1865, el tren arribà a Tarragona. I sobretot quan, a l'inici del segle XX, es milloraren les xarxes dels camins i les carreteres secundàries que conflueixen a les estacions. En resum, els seus efectes foren molt positius per ajudar a sortir de la llarga crisi de final del segle XIX l'agricultura del Baix Llobregat, especialment la de la riba esquerra.



El que va fer mínimament rendible la línia Barcelona-Martorell varen ser els viatgers.

La qüestió de les expropiacions de terrenys tampoc fou fàcil de resoldre: molts propietaris estaven en desacord amb el que se'ls pagava. La companyia acabà ocupant terres de propietaris recelosos que havien rebut els diners a través de l'autoritat governativa i que es resistien a vendre. Sabem, d'altra banda, que, almenys a l'Hospitalet, es boicotejaren les obres tirant les eines al canal i aixecant les senyalitzacions.

Durant els anys 1853-1854 es treballà intensament en el tram Barcelona-Molins de Rei, que l'octubre de 1854 estava acabat amb una sola via. Els socis capitalistes, per no perdre credibilitat, volien inaugurar-lo de seguida i ho intentaren per al dia 8 de novembre pel seu compte. Però el governador provincial va intervenir per tal que, abans d'inaugurar la línia, l'enginyer fes un reconeixement al tram construït. Aquest signà l'acta de reconeixement el 25 de novembre

La vila,
protagonista

El primer tren de la comarca i l'impuls a la comercialització agrícola

Gemma Tribó Traveria

Ferrocarril i comercialització

Fins a 1880, any en què la crisi dels cereals es deixà sentir amb més intensitat, no podem fer una valoració matisada de la importància del tren com a mecanisme d'integració del mercat interior dels productes agrícoles, ja que les sèries de què disposem estan expressades en conceptes genèrics com productes o mercaderies, i sembla cert que l'element que fins aleshores havia fet mínimament rendible la línia Barcelona-Martorell havien estat els viatgers. Les dades sobre mercaderies i viatgers dels anys 1876, 1877 i 1879 indiquen que, dins el conjunt de pobles de la línia, Molins de Rei jugava un paper de centre de comunicacions important, comparable al que feia Martorell per la zona alta de la comarca.

Durant les darreres dècades del segle XIX, la línia Tarragona-Martorell-Barcelona anava incrementant globalment el volum de mercaderies, és a dir que anava prenent protagonisme en el que podríem dir flexibilització

d'una banda hortalisses, fruites i llegums, i, en un segon bloc, el vi i l'aiguardent. En les memòries de la Junta General d'Accionistes s'expressaven els productes agrícoles desglossats, cosa que indica que el tren havia passat a jugar un paper important com a cohesionador del mercat interior i que la seva existència va ajudar a alleugerir el pes de la crisi agrària. El cost de les tarifes

Tot fa pensar que les fruites i hortalisses baixllobregatines —òbviament, les de la riba esquerra— havien trobat en el tren una via ràpida de comercialització a Barcelona.

ferroviàries no havia augmentat i comparativament havia disminuït. Això afavorí l'estalvi social que suposava tenir un servei de transport més barat que el tradicional amb mul o amb carros, i va ajudar, sens dubte, a la comercialització dels productes agraris i, en definitiva, a la superació de la crisi gràcies a l'exportació.



2. MOLINS DE REI — Estación

Molins de Rei jugava un paper de centre de comunicacions.

de les relacions comercials o integració del mercat interior.

A partir de 1880, podem valorar específicament el tràfec que es feia amb diversos productes agrícoles:

Entre 1880 i 1895 el volum d'hortalisses i de fruites anava creixent any rere any i, malgrat que el màxim tant en pessetes com en quilos fou el de l'any 1893, bé podem afirmar que en aquest període s'havia

DOSSIER

La vila, protagonista

El primer tren de la comarca i l'impuls a la comercialització agrícola

Gemma Tribó Traveria

més que doblat el seu tràfec a la línia de Martorell. Tot fa pensar que les fruites i hortalisses baixllobregatines —òbviament, les de la riba esquerra— havien trobat en el tren una via ràpida de comercialització a Barcelona i havien iniciat l'entrada al mercat europeu on, almenys la fruita, ja hi era present a començament de segle.

El transport de vi i aiguardent s'ha de relacionar amb el creixement del sector vitícola a la comarca abans de l'arribada de la fil·loxera. El punt

Per tant, la xarxa ferroviària de la riba esquerra fou un fracàs de manera immediata i per als objectius dels promotors, però serví per ajudar l'agricultura del Baix Llobregat.

àlgid d'aquest creixement correspon al 1888, malgrat que l'insecte es detectà l'any 1886. El màxim de vendes de vi, de 1888, correspon a collites anteriors. Els anys posteriors s'observa una forta davallada. Sabem que bona part d'aquest vi i aiguardent anava al mercat francès. És lògic, per tant, una certa regressió en l'exportació quan les vinyes franceses ja començaven a estar restituïdes, i a més quan la fil·loxera començava a malmetre la vinya de la comarca.

En conjunt, en concepte de productes agraris, el valor total de mercaderies transportades en tren el 1880 va ser d'1.476.830,2 pessetes, valor que l'any 1895 va augmentar fins a 2.902.473; per tant, s'havia doblat. Ara bé, mentre que en vi i aiguardent la proporció d'augment havia estat d'un 1,86, el sector de fruites-hortalisses-llegums ho havia fet en un 2,4. En definitiva, el transport per ferrocarril havia ajudat a comercialitzar productes peribles que, gràcies al baix cost i a una rapidesa més gran de transport, començaven a penetrar al mercat francès i al mercat europeu. Possiblement aprofitaren els buits creats per l'exportació de vi i aiguardent quan començà a disminuir dràsticament aquesta exportació el 1892, any en què acabà el tractat de comerç amb França.

El tren, per tant, ajudà a la superació de la crisi agrícola i facilità la comercialització. Pensem que el 1896, el Partit Judicial de Sant Feliu de Llobregat era deficitari en blat i civada, i que l'únic cereal produït amb escreix era el moresec.

L'arribada de cereals per tren va ajudar a pal·liar aquesta situació.

La importació de grans, que venien majoritàriament del nord, a més de

1 B. Molins de Rei — Vista Parcial 5



La via fins a Martorell s'inaugurà el 1856.

El primer tren de la comarca i l'impuls a la comercialització agrícola

Gemma Tribó Traveria

1 B. Molins de Rei — Estació 5



Estació de Molins de Rei, al fons el que avui es el barri de l'Àngel.

pal·liar el dèficit existent servia per a la fabricació de farines als molins del Papiol, Molins de Rei i Cornellà. Un cop la collita de cereals acabava, arribaven als molins tones de cereals a moldre, activitat que es realitzava al llarg de l'hivern, quan les feines agrícoles estaven al mínim. En aquest sentit, el canal de la Infanta, a més d'estendre el regadiu per la riba esquerra, va actuar també com a veritable capital social generador de riquesa industrial en accionar les primeres indústries alimentàries o molins fariners, alguns dels quals seran l'origen de les fàbriques de fideus i pastes, com el cas conegut de la família Oliveres de l'Hospitalet, o bé indústries tèxtils com la fàbrica

La construcció del tren serví, a la llarga, per estimular la comercialització dels productes agrícoles de la comarca.

de filats de la família Ferrer a Molins de Rei. A més, feia possible que els jornalers agrícoles escurressin el seu període d'atur forçós quan minvaven els jornals agrícoles. Aquesta importació de grans generava, d'altra banda, una notable exportació de farina que sortia majoritàriament en direcció a Girona.

L'exportació de llegum era molt superior a la importació, tal com succeïa amb el vi, la qual cosa ens indica que els vins baixllobregatins també anaven al mercat francès, encara que en menor proporció que cap al mercat interior. Això ens fa pensar que els vins de qualitat inferior s'aturaven a la zona de Vilafranca per ser transformats en aiguardents. No oblidem, però, que a tots els pobles del Baix Llobregat és habitual l'existència d'un carrer o d'un racó de la fassina, prova evident que la destil·lació d'aiguardent era una indústria estesa per la comarca.

El dèficit d'oli i de ramaderia fa que, en ambdós conceptes, la importació sigui molt superior a l'exportació. Els caps de bestiar venien del nord, possiblement de Girona i França; en canvi, la d'oli del sud, de Tarragona.

Aquestes reflexions ens porten a defensar la hipòtesi següent: en el seu origen, l'objectiu de la línia Barcelona-Molins de Rei, que finalment es convertí en Barcelona-Tarragona, era de caràcter especulatiu, fruit d'una conxorxa entre un enginyer anglès i un grup de financers barcelonins vinculats al Banc de Barcelona. Els seus promotors comptaven amb el fet que, durant els primers anys, la

La vila,
protagonista



Màquina de tren de la Companyia de Ferrocarril Madrid - Zaragoza - Alicante.

seva explotació no fos rendible, almenys pel que fa al transport de mercaderies, tal com va succeir. A partir de la dècada dels 70, i gràcies en part a l'exportació de l'excedent vitícola al mercat francès, l'embalum de mercaderies i, progressivament, de productes agrícoles va anar creixent. Al costat del vi i dels aiguardents, també les hortalisses, les fruites i els llegums foren ràpidament comercialitzats

(1880-1895). Gràcies al tren, es pal·lià el dèficit blader i s'exportaren les farines que molien les rodes instal·lades al llarg del canal de la Infanta. Per tant, la xarxa ferroviària de la riba esquerra fou un fracàs de manera immediata i per als objectius dels promotors, però serví per ajudar l'agricultura del Baix Llobregat a sortir de la crisi obrint camins de comercialització als seus productes.

Si s'ha dit que la fil·loxera fou una escola d'agricultura per a la pagesia catalana, també podem dir que el tren per allà on passava era una veritable escola de comerç: primer, obrint pas al vi en el mercat francès, quan els preus eren alts a França i aquí no havia arribat la plaga, i, després, deixant les vies de comercialització obertes, que, en el cas del Baix Llobregat, aprofitaren les fruites –sobretot préssecs i prunes– i, més endavant, les hortalisses.

Certament, a la riba esquerra, durant els primers anys d'existència del tren, la comercialització agrícola en el mercat barceloní es realitzava amb els mètodes tradicionals, com la mula o bé el carro, ja que per a una distància curta, el nou mitjà de transport encaria el cost del transport. A les dècades posteriors (1880-1900), la reducció de les tarifes ferroviàries per al transport de mercaderies, la intensificació del treball agrícola amb la utilització quasi continuada de la mula o el cavall en les feines agrícoles –sobretot, durant les dècades d'expansió de la vinya– i l'inici dels intercanvis de llarga distància feren que el transport amb tren comencés a imposar-se, i es començà a emprar fins i tot per a distàncies curtes.

En arribar el segle xx, la replantació de la vinya va continuar absorbint molt bestiar de treball i, a més, la construcció i la millora de la xarxa de camins agraris secundaris van facilitar el transport de les fruites i hortalisses fins a l'estació, fet que intensificà el transport ferroviari. Perquè "los ferrocarriles sin carreteras son como los ríos sin afluentes", i alguns pobles, com ara Molins de Rei a la riba esquerra o més amunt Martorell, eren com veritables rius que feien de receptors de carreteres i camins, que n'eren els afluents.

La construcció del tren serví, a la llarga, per estimular la comercialització dels productes agrícoles de la comarca i va prendre el relleu al transport a peu de les portadores del segle XVIII, citades en l'enquesta de Zamora, o a les mules o als més moderns carros fruiters del XIX que abastien el mercat barceloní. La gran i decisiva batalla del tren fou que facilità la conquesta del mercat europeu per part de les fruites i hortalisses del Baix Llobregat, abans de la Primera Guerra Mundial, però de manera espectacular durant els anys de guerra.

La vila,
protagonista