
HISTÒRIA DELS INTENTS PER FER QUE EL FERROCARRIL ARRIBÉS A VALLIRANA¹

articles

MANUEL GONZALEZ MORENO-NAVARRO²

ESTUDIOS

A la segona meitat del segle XIX i primer terç del XX, un nombre important d'homes d'empresa i societats espanyoles i estrangeres van fundar diverses companyies amb l'objectiu d'explotar comunicacions ferroviàries a Espanya. Era el moment adequat. Estava en marxa l'expansió industrial, que requeria comunicacions ràpides i eficaces pel trasllat dels productes manufacturats. I pel trasllat de persones, naturalment. El Baix Llobregat no s'escapava d'aquesta necessitat. La potència de la comarca i la proximitat amb Barcelona demanaven una xarxa suficient de comunicacions, per descomptat a través del ferrocarril. L'itinerari Vallirana-Cervelló-Sant Vicenç dels Horts-Sant Boi-Barcelona va cridar l'atenció d'alguna companyia ferroviària. No van faltar els estudis econòmics i els dictàmens tècnics. Van succeir-se quatre projectes però el ferrocarril no va arribar mai a Vallirana. A continuació s'explica el perquè.

1. Primer projecte

El desembre de 1881 es constituí a Barcelona la societat Crédito Marítimo, amb l'objectiu de la construcció i explotació d'una xarxa anomenada Ferrocarriles Económicos del Bajo Llobregat. El 27 de juliol de 1883 se li atorgà la concessió. El projecte tècnic s'aprovà el 25 de juny de 1884. Contemplava la creació de la línia de Barcelona a Vallirana, amb extensions a Sant Andreu de la Barca i a Sant Boi. Per problemes financers, les obres no arribaren ni a començar i el 1906 la

¹ Traducció d'Imma Prat.

² **Manuel González Moreno-Navarro**, llicenciat en Dret i graduat social, targeta nacional d'investigador núm. 800683 del Ministeri de Cultura, cofundador i ex secretari de l'associació "Amics de Vallirana", ex secretari i membre de l'associació "Amics del Ferrocarril de Barcelona", coautor del llibre *Vallirana, dades històriques (904-1900), homes, fets i gent*, autor del llibre *La accidentada historia del Puente del Lladoner*, d'un treball sobre l'ermita de Sant Silvestre de Vallirana i d'uns treballs sobre les Brigades Internacionals a Catalunya durant la guerra civil espanyola.

companyia va vendre la concessió a l'empresa belga Union de Tramways.

2. Segon projecte

La companyia denominada «Tranvía de Vallirana a Barcelona y extensiones, a tracción eléctrica» presenta el seu projecte el 1903. La línia tenia origen a la xarxa de tramvia de Barcelona, al voltant de la plaça d'Espanya, i per la carretera de la Bordeta arribava fins a l'Hospitalet, per continuar cap a Cornellà, des d'on arribava a Sant Boi. Seguint per la carretera, arribava a Sant Vicenç dels Horts. A l'encreuament dels Quatre Camins, girava cap a l'esquerra i arribava a Cervelló i a Vallirana per la carretera de Tarragona. Un altre ramal girava a la dreta cap a Molins de Rei, concretament fins a la plaça de l'estació del ferrocarril.

L'estació de Vallirana se situava a prop de la fàbrica Marsell. Aquest projecte va ser aprovat pel Ministeri de Foment el 21 de març de 1907. Segons sembla, era un projecte merament especulatiu per traficar-hi i revendre'l a d'altres companyies. El fet és que no va passar de ser un projecte.

Tampoc no va prosperar l'intent de construcció d'aquest mateix projecte, per part d'una societat denominada «Compagnie de Tramways Vallirana a Barcelona & Extensiones, SA», registrada el 16 d'abril de 1911.

3. Tercer projecte

És el que comptà amb més volum de documentació i el que millor demostrà tant els afanys de la comarca per tenir un ferrocarril propi, com les dificultats que això suposava i les gestions de les companyies ferroviàries. El 10 d'octubre de 1907 es constituí, davant del notari de Brussel·les Edouard Van Halteren, la societat «Chemin de Fer du Nord-est de

l'Espagne». Un dels socis fundadors era Union de Tramways, que traspasà la concessió adquirida de Ferrocarriles Económicos (vegeu el primer projecte) a la nova societat. Aquest traspàs es va aprovar el 15 d'agost de 1908.

En aquesta data, la companyia belga ja havia castellanitzat el nom i s'anomenà «Camino de hierro del Nordeste de España». Aquesta societat també és la concessionària de la línia projectada entre Martorell i Sant Vicenç de Castellet, que tenia dos ramals: un cap a Sant Andreu de la Barca i l'altre cap a Manresa.

Com que la línia primitiva de Crédito Marítimo arribava fins a Sant Andreu de la Barca, es considerà convenient la fusió de les dues concessions en una de sola. A la *Gaceta de Madrid*, del 30 de desembre de 1912, es publicà una llei, els principals articles de la qual deien:

Article 1. La concessió del ferrocarril anomenat del Baix Llobregat i del ferrocarril de Martorell a Sant Vicenç dels Horts i ramals, de les quals actualment és concessionària la companyia «Camino de hierro del Nordeste de España» —amb dues línies que són prolongació una de l'altra—, es consideraran a partir d'ara com una sola concessió i una sola línia des de Barcelona fins a Manresa, per setanta-quatre anys, a partir de la data de l'última concessió expressada atorgada, és a dir des del 6 d'agost de 1908.

Article 2. La secció de Barcelona a Sant Andreu de la Barca, que comprèn part de la concessió del Baix Llobregat, quedarà acabada i s'obrirà al servei públic en el termini de deu mesos a comptar des de la promulgació d'aquesta llei i la resta, fins a Manresa, abans del dia 1 de gener de 1915. Si, quan acabin aquests terminis no està acabada la construcció per causes imputables a l'empresa, incorrerà en caducitat.

Article 3. Es relleva la companyia de l'obligació de construir els ramals o seccions de Sant Boi de Llobregat al Prat i de Cornellà a Sant Feliu de Llobregat i, pel que fa al ramal de Vallirana a Sant Vicenç dels Horts o la unió amb la línia general, es concedeix a la companyia un termini de dos anys, a partir de la promulgació d'aquesta llei, per deixar-ho acabat.

Pels valliranencs, aquesta llei és molt ben rebuda, segons l'acord pres per l'Ajuntament de Vallirana el 7 de juliol de 1912 que deia: "Por unanimidad dar un expresivo voto de gracias a los Srs. José Bertrán i Musitu, Laureano Miró i Trepas y Alfonso Sala, diputados a Cortes respectivamente por los distritos de Villanueva y Geltrú, S. Feliu y Tarrasa por haber prestado con nobleza todo el esfuerzo e interés que les ha sido posible en pro de la construcción del ramal del

ferrocarril de Vallirana a S. Vicente dels Horts por la compañía del Nordeste de España."

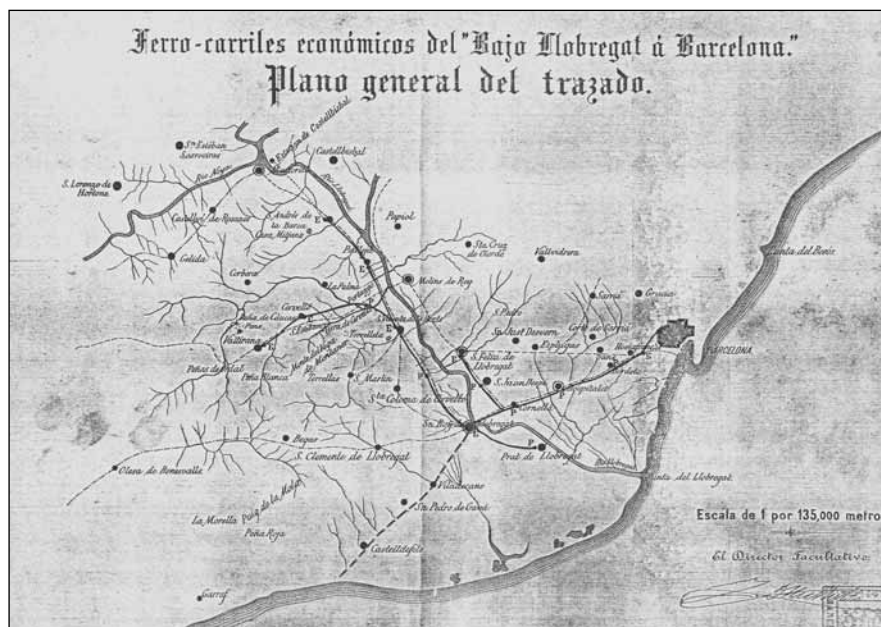
El 1908 començaren les obres de Barcelona a Martorell i van acabar el 1912.

Com ja s'ha dit, el ramal de Sant Vicenç a Vallirana s'havia de construir abans del 31 de desembre de 1914. Perquè la companyia concessionària no tingués dubtes sobre el fet que els veïns de Cervelló i de Vallirana estaven decidits a gaudir dels avantatges del ferrocarril, constituïren una comissió, el 2 de març de 1913, formada per José Riba, alcalde de Cervelló; Pedro Julià, alcalde de Vallirana; propietaris de Vallirana, José Más, Salvador Rovira i Manuel Creuet, i propietaris de Cervelló, Pablo Majó Alsina, Joaquin Llopart i Juan Casanellas, que prenia una sèrie d'acords i compromisos per facilitar l'execució ràpida de l'obra. Malgrat tot, les obres no començaren. Es van fer estudis i projectes, però res més.

En vista d'això, la comissió es tornà a reunir el 24 de juny de 1914 i redactà una sèrie de propostes i modificacions sobre el projecte presentat per la companyia. Els reunits acabaren mostrant el "desig entusiasta de cooperar en aquesta obra, no només el municipi sinó el poble sencer, perquè en conveni feliç amb la companyia es pugui arribar a finalitzar amb benefici mutu l'anhelada construcció del ferrocarril que, des de fa més de trenta anys, és el desideratium de la comarca".

La marxa de la companyia no va ser precisament falaguera. La liquidació, el 1914, del Banc Francoamericà, el seu principal suport financer, i la declaració de la Gran Guerra van crear serioses dificultats de gestió i van impedir l'obtenció dels materials necessaris per continuar construint les obres pendents. Per tot això, la companyia, el 12 d'octubre de 1914, sol·licità al Ministeri de Foment la suspensió, fins al final de la guerra, del termini assenyalat a la llei de 25 de desembre de 1912 (31 de desembre de 1914). Segons sembla, encara que no existia documentació al respecte, la companyia obtingué una pròrroga dels terminis de realització de les obres.

Quan va finalitzar la guerra europea del 1918, la companyia repregué les obres al ramal cap a Manresa, però no al de Vallirana. Malgrat les nombroses gestions efectuades per les autoritats de Cervelló i Vallirana, la companyia es va desdir de continuar (que era pràcticament començar) les obres per diverses raons, una de les quals era que la seva situació financera era molt precària. Davant d'aquesta situació, la comissió d'autoritats i veïns tornà a reunir-se l'11 de maig de 1919. Després d'una llarga i laboriosa sessió, es designà una comissió gestora que es reuní el 16 i redactà els acords següents:



Plànol General del traçat dels ferrocarrils econòmics del "Bajo Llobregat a Barcelona". Correspon al primer intent, de 1881.

1. Que se supliqui a la companyia de Ferrocarriles Nordeste de España que durant el proper mes de juliol comenci la construcció amb activitat total i sense interrupció fins a l'acabament complet del ramal de Vallirana a Sant Vicenç dels Horts (estació de Quatre Camins) d'acord amb el projecte aprovat i en compliment estricte de la concessió vigent atorgada per l'Estat.

2. Que es comunicui a la companyia que, per tal d'atendre aquesta súplica, els propietaris dels terrenys afectats pel traçat del ramal i que, des d'un començament, es van oferir a cedir-los graciosament a la companyia concessionària, estarien disposats a ratificar el seu oferiment i a atorgar, amb aquest efecte —a mesura que es vagin ocupant els terrenys per la via fèrria—, els documents públics i privats que fossin necessaris, amb les despeses ocasionades a càrrec de la companyia.

3. Que, així mateix, es comunicui a la companyia que, per a aquest cas, aquesta comissió s'obliga a gestionar tot el que sigui necessari respecte dels propietaris que no ofereixen la cessió gratuïta dels terrenys, per tal que els cedeixin i, si no ho aconseguix, gestionar que accedeixin a vendre'ls a la companyia, per un valor o preu tan reduït com sigui possible, i sense haver d'acudir a l'expedient d'expropiació forçosa.

4. Que igualment es comunicui a la companyia esmentada que, per al cas expressat en primer lloc i sense que això signifiqui cap deure per part de la comissió, aquesta s'ofereix espontàniament a gestionar, per tots els mitjans, que a mesura que es cons-

trueixi la línia del ramal a Vallirana, se subscriuguin obligacions de cent pessetes al quatre per cent d'interès, amb garantia hipotecària sobre el ramal mateix, sense fixar una quantitat màxima ni determinar el seu import total.

5. Que per al cas que la companyia concessionària no accedeixi a complir el que es consigna en el paràgraf primer, es procedirà a fer el següent:

- a) Obligar per tots els mitjans la companyia concessionària que compleixi la concessió i construeixi el ramal de Vallirana a Sant Vicenç dels Horts.
- b) Impedir per tots els mitjans que, mentre aquest ramal no es construeixi i s'obri al servei públic, s'obri a aquest servei la línia que construeix la companyia de Martorell a Manresa.
- c) Que, amb l'ús que té aquesta comissió gestora de la facultat executiva amb què obra, no seran cedits pels propietaris dels terrenys els que van ser oferts a la companyia des d'un començament.
- d) Que aquesta comissió no practicarà cap gestió per donar facilitats per a l'adquisició dels terrenys ni per a la subscripció d'obligacions.
- e) Que els fabricants i industrials dels termes de Vallirana, Cervelló i la Palma, i Corbera no transportaran a l'estació de Quatre Camins, ni a cap altra estació de la companyia concessionària, cap mena de càrrega ni mercaderies, per ser transportades per la seva línia fèrria.

6. Que es comuniquin aquests acords, amb la relació íntegra d'aquests antecedents i consideracions [...], a

l'advocat de la companyia a Madrid, Sr. Pablo Hernández Rózpide, i al Sr. Julio Chennaux, com a representant de la companyia en la seva direcció de Martorell, i personalment i amb lliurament de la mateixa certificació pel president i pel secretari a l'exdiputat a Corts pel Districte, Sr. José Bertran Musitu.

articles

Segons sembla, aquests acords causaren un cert efecte a la concessionària, ja que gairebé a continuació remeté una carta a la comissió, amb data de 10 de juny, on notificava que immediatament procediria al replantejament del tram de Quatre Camins a Cervelló, i on demanava que se li diguessin quines finques posen a disposició seva per començar les feines de construcció.

Al llarg de l'any 1919, la feina de la comissió gestora va ser molt intensa. Van comptar amb una importància cabdal les gestions realitzades per alguns dels seus components per vèncer serioses resistències mostrades per alguns propietaris de terrenys per cedir-los gratuïtament. En qualsevol cas, les relacions amb la companyia van ser fluides i fins i tot cordials, si més no en una primera època, com ho demostra el fet que s'aconseguissin acords puntuals sobre la ubicació de l'estació de Vallirana, l'emissió d'obligacions per quinze milions de pessetes destinades a la línia de Manresa i el ramal a Vallirana i d'altres.

També el 1919, concretament el 14 de juliol, va tenir lloc un fet important, la creació de la Compañía General de Ferrocarriles Catalanes. El seu capital social de quinze milions de pessetes estava subscrit per diverses companyies belgues i franceses. La seva primera realització va ser assumir l'explotació de les línies que en aquesta data funcionaven o estaven en període de construcció, és a dir Barcelona-Martorell, Martorell-Manresa i ramal a Vallirana i Martorell a Igualada. L'any 1920 va arribar a un acord amb la companyia Camino de Hierro del Noreste de España per la seva adquisició, que es va dur a terme el 7 de maig, i el 10 de setembre s'aprovava la transferència de la concessió del FC Barcelona a Manresa i el ramal a Vallirana de la segona a la primera.

Pel que fa a les feines de la Comissió Gestora, si bé, tal com s'havia dit, el tracte amb la concessionària era fluid (també amb els Ferrocarriles Catalanes), els problemes van sorgir amb els propietaris dels terrenys afectats. Diversos veïns de Sant Vicenç, Pallejà i Cervelló van posar inconvenients importants a la cessió gratuïta o van exigir condicions excessives per a la venda, fins al punt que la mateixa comissió va sol·licitar a la concessionària que utilitzés l'expropiació forçosa per la seva adquisició.

Per tal de tractar la situació en què es troben les gestions fetes per la comissió, i per tal de donar compte de tot el que

s'esdevenia fins al moment, es convocà una reunió que se celebrà a Cervelló, el 14 de desembre de 1919, «al local de l'Ateneu Benèfic Instructiu». Després de nombroses intervencions i debats intensos, els assistents arribaren al convenciment que la companyia concessionària no tenia cap pressa a començar les obres del ramal, malgrat les facilitats de tota mena que estaven disposats a oferir els membres de la comissió que representaven la gran majoria de la població. Les acusacions velades que van fer-se a la companyia van posar de manifest que les relacions patien un trencament greu. Calia buscar les causes en els inconvenients sorgits amb propietaris diversos, pel que fa a la cessió o venda dels terrenys, tal com s'ha dit, o a les respostes evasives que donà la companyia a tots els precs i propostes de la comissió que, d'altra banda, veia com les seves gestions no donaven els fruits buscats i no aconseguien trobar tota la col·laboració necessària en els propietaris de les zones afectades.

Després d'un intercanvi de cartes, comunicacions i notes, algunes de molt dures, entre la comissió i la concessionària, la bona harmonia tornà a presidir durant un temps les relacions entre elles. La companyia començava a abonar algunes quantitats a determinats propietaris per la cessió dels terrenys i començava els tràmits per procedir a l'expropiació forçosa d'altres terrenys situats a Sant Vicenç dels Horts (BOP de 10 de setembre de 1920). Aleshores s'entrà en un període llarg de tràmits burocràtics, sempre carregosos, que en algun moment conduïren al desànim d'algun membre de la comissió.

El Sr. Jacint Boguñá i Baxeras, vicesecretari, aprofità la celebració de les noces d'or de la seva carrera d'advocat per escriure una poesia sobre Vallirana, en la qual s'esmenta el tren com una de les seves màximes aspiracions. Va publicar-se l'abril de 1922 i, al pròleg, s'adreçà a la Mancomunitat de Catalunya, tot dient:

En virtut d'un acord pres, us faig present de l'adjunta poesia, no pel seu mèrit, que, pobreta, tot s'ho ha de ben menester, sinó perquè és ella l'expressadora del desig de tot un poble que, per ses riqueses, és una verdadera joia de Catalunya.

Vallirana, Senyor, us demana de tot cor que l'ajudeu i protegiu, perquè sigui un fet lo que per Llei fa tants i tants anys ja té concedit, això és, el seu tren; suplicant-vos al mateix temps i a l'indicat fi, que aquestes ajuda i protecció les feu extensives a la mateixa Companyia de Ferrocarrils Catalans, per aplanar-li les dificultats que li priven portar el tren a Vallirana, tal com ella desitja. A Vallirana sobren riqueses que fan falta a altres pobles i a n'aquests sobren riqueses que fan falta a Vallirana.

Acció emesa per la "Compagnie de Tramways de Vallirana a Barcelona & Extensions". Correspon al segon intent.



Alguns dels seus versos deien:

*Tot just veieu que pugi, salteu de la barana.
Venint de nostres cases, ben bé al mateix davant,
cantant amb veu hermosa, que'l tren de Vallirana
ja puja amb alegria, de pressa i tot xiulant.*

Durant l'any 1923 es publicaren, en diversos butlletins oficials de la província, diferents normes per procedir a l'ocupació de terrenys als termes municipals de Cervelló i Vallirana. Però, malgrat això, i malgrat tot el que hem explicat fins aquest punt, les obres no s'iniciaven. En vista d'això, la comissió gestora es reuní a Cervelló el 16 de març de 1924, «al Saló del Café Casino d'aquest poble». En aquesta reunió es passà revista per enèsima vegada de totes les gestions efectuades i pendents d'efectuar per al començament de les obres i del compliment de les obligacions per part de la concessionària. Es parlà de requeriments notarials, de gestions a Madrid... Fins i tot s'estudià la possibilitat d'acudir a Miguel Primo de Rivera, president del Directorio Militar (sic). També es recordà que, en cas de fracassar de totes les gestions, «es demani a l'Estat una concessió particular de via fèrria des de l'estació de Molins de Rei a Vallirana».

Totes les gestions van fracassar. Les obres no es van arribar a començar.

4. Quart projecte

Com acabem de dir, a l'última reunió de la comissió gestora s'acordà que, com a mínim, l'Estat havia de concedir la possibilitat de construir una via fèrria entre Molins de Rei i Vallirana. Uns quants prohoms de Vallirana i Cervelló for-

maren una societat per dur a terme aquest projecte i convidaren l'Ajuntament de Vallirana a participar-hi, com si fos una entitat més. A la reunió del 9 de novembre de 1927, s'acordà:

Delegar l'alcalde Carles Marsell Julià per formar part de la Societat Tranvías de Montaña de Molins de Rei a Vallirana i aportar la mateixa quantitat de 1.000 pessetes quan sigui convenient.

També es redactà un projecte el novembre de 1927. De la seva memòria es destaquen els paràgrafs següents:

La construcció d'una via fèrria que unís la població de Molins de Rei amb les de Cervelló i Vallirana per al transport de viatgers i que enllacés amb l'estació de Quatre Camins de la Companyia dels Ferrocarrils Catalans per al servei de mercaderies, era una aspiració d'aquella comarca i amb aquesta finalitat s'havien efectuat diversos projectes que, malauradament, mai no es van arribar a convertir en realitat.

Esperant que un projecte o un altre arribés a un desenllaç feliç, van passar els anys i, convençuts els habitants d'aquestes poblacions que no podien confiar en ningú més que en ells mateixos, van decidir construir una societat per dur a terme una empresa tan beneficiosa i que havia de produir l'augment de riquesa corresponent a l'establiment de tots els ferrocarrils.

Descripció del traçat

En projectar el ferrocarril que ha d'unir Molins de Rei i Vallirana, hem tingut en compte les diverses circum-

tàncies que hi concorren i hem decidit adoptar un traçat mixt, part per carretera i part per via pròpia, per evitar la rampa màxima de la carretera, que faria difícil l'exploració. La carretera ocupada per part del traçat és la de Madrid a França per la Jonquera, en el tram comprès entre Molins de Rei i el lloc conegut com a Quatre Camins, on arrenquen de la primera les de Sant Boi i Vilafranca. La resta del traçat correspon a aquesta darrera.

El traçat surt de la carretera de Madrid a França per la Jonquera, en el seu pas per Molins de Rei, a prop de l'estació d'aquesta població del ferrocarril de MZA i es projecta, també, per a més comoditat dels passatgers, la construcció d'un ramal des de l'origen fins al pati de caruatges de l'estació esmentada, amb una longitud de noranta metres.

El ferrocarril recorre la carretera per l'interior de Molins de Rei i travessa el pont sobre el riu Llobregat i, una vegada arriba al lloc conegut com Quatre Camins, segueix la carretera de Vilafranca. Normalment, per allà creua el ferrocarril de Barcelona a Martorell de la Companyia dels Ferrocarrils Catalans a prop de l'estació dels Quatre Camins. A uns 60 metres d'aquesta cruïlla es projecta un desviament per a conducció de mercaderies a l'estació que enllaça amb la companyia esmentada...

El traçat continua per la carretera esmentada a Vilafranca fins al quilòmetre 4,218, on entra en terrenys particulars, travessa dos barrancs per mitjà de dos trams metàl·lics de 17 i 16.50 m de llum, respectivament, i torna a entrar a la carretera, deixant la via pròpia en el quilòmetre 5,042. Des d'aquest punt, segueix la línia de la carretera fins al final del traçat, en el quilòmetre 10,100.

En els quilòmetres 5,367 i 8,950 aniran emplaçades les estacions de Cervelló i Vallirana, i per a comoditat del passatge entre ambdues estacions s'establiran quatre baixadors en els quilòmetres 5,790-6,592-7,501-8,141.

L'amplada de la via era d'un metre. El pressupost de les obres i el material mòbil pujava a 1.054.200 pessetes.

Però, novament, tot va ser en va. No n'he pogut esbrinar les causes però el que se sap és que l'Ajuntament va acordar, el 16 de febrer de 1930: "facultar el Sr. Alcalde perquè firmi l'escriptura de dissolució de la Societat del ferrocarril secundari de Molins de Rei a Vallirana".

Definitivament, el tren mai no havia d'arribar a Vallirana. No es va poder fer realitat l'escena imaginada pel poeta Jacint Boguñà, que a la seva obra deia (referint-se a Vallirana):

*I aixins del braç del Batlle, l'altar t'espera un dia,
per ser l'esposa aimada del tren del teu anhel;
prop meu, el meu bon Pare, la vida hi jugaria!
Per veure com te cases, vindrà de dalt del Cel.*

El casament no es va celebrar. El nuvi no va poder —o no va voler— presentar-s'hi.

FONTS CONSULTADES

BOGUNA I BAIXERES, Jacint. «El tren de Vallirana». Poesia dedicada a la diada de les Noces d'Argent de la seva carrera, a l'Ajuntament de Vallirana. Publicada amb permís del seu autor. Barcelona, 23 d'abril de 1922.

Caixa: «Ferrocarril». Ajuntament de Vallirana. Arxiu històric.

Ferrocarriles económicos del Bajo Llobregat a Barcelona. Memòria. Barcelona: Establiment tipogràfic dels successors de N. Ramírez i companyia., 1883.

Projecte del ferrocarril secundari sense garantia d'interès de Molins de Rei a Cervelló i Vallirana. Any 1927. (Còpia del projecte a l'arxiu personal de l'autor)

SALMERONS I BOSCH, Carles. *Els ferrocarrils catalans. Cent anys d'història.* Barcelona: Tèrminus, 1995. (Els Trens de Catalunya; 5).