

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

Gemma Tribó Traveria

Universitat de Barcelona

La construcció de línia Barcelona-Martorell

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 Martorell. Fetes anteriorment les concessions de Mataró i Granollers, la via del Baix Llobregat era l'única sortida lliure que li quedava a Barcelona per enllaçar amb l'interior de la Península. L'estudiós de la xarxa ferroviària catalana, Pere Pascual, ha analitzat l'origen i la construcció d'aquesta línia fèrria i els obstacles que hom "va trobar en la seva realització"¹.

La concessió, però, no es féu efectiva fins que un grup d'homes de negocis barcelonins es feren seu el projecte amb una estratègia netament especulativa. Qui era aquest grup d'homes? Es tractava de personatges molt representatius de la burgesia comercial, industrial i financera de Barcelona, alguns dels quals, segons Pere Pascual, havien estat socis fundadors de les Companyies de Mataró i del Nord. El primer grup d'impulsors de la línia estava integrat per Manuel Lerena, Jaume Ceriola Castellà, Francesc Planas Molist, Antoni Miarons -en representació de Miarons, Doria 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.

Al març de 1852, aquest grup de capitalistes i Bergue signaren un contracte pel qual aquest es comprometia a realitzar la línia fèrria fins a Molins de Rei en

1. PASCUAL, 1983. Algunes informacions sobre la construcció i finançament de la línia Barcelona-Martorell estan extretes d'aquesta recerca.

catorze mesos i, fins a Martorell, en dos anys des de l'inici de les obres. 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 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 perllongant la línia de Martorell construís 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 es sumaren a l'empresa homes del món de les finances vinculats amb el Banc de Barcelona com Josep M^a Serra, Isidre Pons i Celedoni Ascacibar.

Finalment, la concessió de l'enllaç amb l'interior es feu a partir de la línia de Granollers. A més, el govern posà limitacions a la concessió: s'havia de trobar un nou emplaçament del que inicialment s'havia previst per l'estació de Martorell. Això encaria el pressupost ja què calia construir un pont sobre el Llobregat, i s'exigia que l'ampla de via fos de 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 les mercaderies ja que tractant-se d'una distància curta es continuarien emprant els carros. Per això pensaren que els ingressos havién de fonamentar-se amb el tràfic 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 concedit 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.

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 es resistien a vendre i que havien rebut els diners a través de l'autoritat governativa. Sabem d'altra banda que, almenys a l'Hospitalet, es boicotejaren les obres tirant les eines al canal i aixecant les senyalitzacions².

Durant els anys 1853-1854 es treballà intensament en el tram Barcelona-Molins de Rei, que a l'octubre de 1854 estava acabat amb una sola via. Els socis capitalistes, per no perdre credibilitat, volien inaugurar-lo desseguida i ho inten-

2. CASAS, 1985: 29.

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

Fins l'onze 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 el 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.

A curt termini la construcció de la via fèrria de Barcelona a Martorell va fracassar, sobretot 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. L'altre objectiu bàsic, que era aconseguir la concessió de construir l'enllaç amb l'interior tampoc va reeixir i, a més, la construcció d'aquest tram de via va ser molt costosa.

La valoració és francament positiva si deixem de banda els guanys especulatiu i els efectes estimulatiu immediats sobre l'economia de la zona, que foren nuls, i, en canvi, analitzem els efectes a llarg termini sobre l'economia baixllobregatina de la riba esquerra. 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 inicis del segle XX, es milloraren les xarxes de camins i carreteres secundàries que confluien a les estacions. En resum, els seus efectes foren positius sobre l'agricultura del Baix Llobregat, especialment la de la riba esquerra. El tren va ajudar-la a comercialitzar els seus productes i, així, va superar els efectes negatius de la llarga crisi de finals del segle XIX.

Ferrocarril i comercialització

Fins a 1880, any en què la crisi cerealícola 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. Les sèries quantificables de què disposem estan expressades en conceptes genèrics com productes o mercaderies. D'altra banda, durant els primers anys d'explotació de la línia Barcelona-Martorell només el transport de viatgers l'havia fet mínimament rendible. 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 comarca³.

3. TRIBÓ, 1989. Al capítol 13, "La resposta a la crisi finisecular", s'analitza la importància del tren per afavorir la superació de la crisi agrària de finals de segle al Baix Llobregat.

Durant les darreres dècades del segle XIX, globalment la línia Tarragona-Martorell-Barcelona anava incrementant el volum de mercaderies, es a dir anava prenent protagonisme en el que podríem dir-ne flexibilització de les relacions comercials o integració del mercat interior⁴.

A partir de 1880, podem valorar específicament el tràfic que es feia amb diversos productes agrícoles: 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 les conseqüències negatives de la crisi agrària. El cost de les tarifes ferroviàries no havia augmentat i, fins i tot, 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.

Entre 1880 i 1895 el volum d'hortalisses i de fruites anava creixent any darretra any, i, malgrat que el màxim tant en pessetes com en kg. fou l'any 1893, bé podem afirmar que en aquest període s'havia més que doblat el seu tràfic. 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 començaments 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 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 devallada. Sabem que bona part d'aquest vi i aiguardent anava al mercat francès. És lògic, per tant, comprovar una certa regressió en l'exportació quan els vinyars francesos ja començaven a estar restituïts, al mateix temps que 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 era de 1.476.830,2 pessetes, valor que el 1895 havia augmentat 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 fruiter-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 la

4. TRIBÓ, 1989: 929 a 956, l'autora ha elaborat diversos quadres i gràfics sobre transport de productes agraris a l'esmentada línia que s'han confeccionat gràcies a un buidatge minuciós de diverses Memòries: *Memoria para la Junta General de Accionistas de la Compañiade los Ferrocarriles de Tarragonaa Martorell y Barcelona*, dels anys 1872, 1876, 1877, 1878, 1880 i 1896. Remetem als qui vulguin aprofundir aquest aspecte a la consulta de l'esmentada tesi.

major rapidesa de transport, començaven a penetrar al mercat francès i al mercat europeu. Quan començà a disminuir dràsticament l'exportació de vi i aiguardent a França a partir del 1892 -any en que acabà el tractat de comerç amb França-, les fruites i hortalisses ocuparen els buits deixats per aquesta exportació .

El tren, per tant, ajudà a la superació de la crisi agrícola de finals de segle facilitant la comercialització dels productes agraris de la comarca. El 1896 el Partit Judicial de Sant Feliu de Llobregat era deficitari en blat i civada i l'únic cereal produït amb escreix era el moresc. L'arribada de cereals per tren i l'exportació de moresc va ajudar a equilibrar aquesta situació.

La importació de grans, que venien majoritàriament del nord, a més de pal·liar el dèficit existent servia per la fabricació de farines als molins d' El Papiol, Molins de Rei i Cornellà. Un cop la collita de cereals acabada, 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 situades als emplaçaments de vells 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 de filats de la família Ferrer a Molins de Rei. Aquest procés d'industrialització incipient feia possible que els jornalers agrícoles escurcessin el seu període d'atur forçós quan minvaven els jornals agrícoles. La importació de grans generava, d'altra banda, una notable exportació de farina que sortia majoritàriament en direcció de Girona.

L'exportació de llegum era molt superior a la importació, 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 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 connivència d'interessos entre un enginyer anglès i un grup de financers barcelonins vinculats al Banc de Barcelona. Els seus promotors comptaven que durant els primers anys la seva explotació no fos rendible, almenys pel que fa al transport de mercaderies, com així 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 comercialitzades per tren en el període 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 a curt termini i pels objectius especulatius dels promotors, però serví per ajudar a sortir a l'agricultura del Baix Llobregat de la crisi de finals de segle 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 va ser una veritable escola de comerç, primer obrint pas al vi al mercat francès, quan els preus eren alts a França i a Catalunya no havia arribat la plaga. Aquesta experiència obrí vies de comercialització per tren que, en el cas del Baix Llobregat, aprofitaren les fruites -sobretot préssecs i prunes- i, més endavant, les hortalisses.

Durant els primers anys d'existència del tren, a la riba esquerra, la comercialització agrícola al mercat barceloní es realitzava amb els mètodes tradicionals com la mula o bé el carro. Per una distància curta el nou mitjà encaria el cost del transport. A les dècades posteriors (1880-1900), la reducció de les tarifes ferroviàries pel transport de mercaderies, la intensificació del treball agrícola amb la utilització quasi continuada de la mula o cavall en les feines agrícoles -sobretot durant les dècades de l'expansió de la vinya-, i l'inici dels intercanvis de llarga distància feren que el transport amb tren comencés a imposar-se, i fins i tot s'inicià la seva utilització 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, intensificant el transport ferroviari. Perquè "los ferrocarriles sin carreteras son como los rios 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, prenent 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.

Bibliografia

CASAS, J. (1985). *La formació de la indústria a l'Hospitalet del segle XIX*. L'Hospitalet: Centre d'Estudis de l'Hospitalet.

PASCUAL, P. (1983). "El ferrocarril en Cataluña (1843-1866). Estudio sobre las causas que determinaron el colapso de los ferrocarriles como negocio capitalista". [Tesi doctoral]. Barcelona: UAB.

TRIBÓ, G. (1989). "L'evolució de l'estructura agrària al Baix Llobregat (1960-1930)". [Tesi doctoral, dirigida pel Dr.Emili Giralt i Raventós]. Barcelona: UB (desembre).