

Ramon Arnabat Mata
Lluís Brullàs Enériz
Vicenç Cabré Brugulat
Nativitat Castejón Domènech
Lluís Català Massot
Lluís Eroles Benabarre
Remei Esteban Nin
Antonio Leoz Cortés
Gerard Mercadé Pié
Joan Montserrat Montsant
Albert Pallarès Roig
Ginés Puente Pérez
Joan Solé Bordes
Lluís Miquel Tuells Moreno

Carles Sanz López, compositor de l'obra "Les músiques del ferrocarril"

Amics de la Història del Vendrell
Amics del Ferrocarril de Martorell
Amics del Tren de l'Alt Penedès
Arxiu Comarcal del Baix Penedès
Asociación Cultural Ferroviaria de Tarragona y Provincia
Centre d'Estudis d'Altafulla
Centre d'Estudis Sadurninencs
Centre d'Estudis Sinibald de Mas de Torredembarra
Institut d'Estudis Penedesencs
Memòria Ferroviària de Tarragona
Museu del Ferrocarril de Catalunya, Vilanova i la Geltrú
Port de Tarragona

150 ANYS DEL FERROCARRIL
DE TARRAGONA A MARTORELL

1865-2015

INSTITUT D'ESTUDIS PENEDESENCS

25 anys llegint junts
Pagès editors

Aquest llibre ha estat possible mercès al suport i la col·laboració de:



























































El treball de recerca que s'ha portat a terme ha permès aplegar molta informació de la qual aquest llibre sols inclou els aspectes més fonamentals. Pàgina web: www.150ftm.cat

Edició a cura de Joan Montserrat Montsant i Joan Solé Bordes

© del text: Ramon Arnabat Mata, Lluís Brullàs Enériz, Vicenç Cabré Brugulat, Nativitat Castejón Domènech, Lluís Català Massot, Lluís Eroles Benabarre, Remei Esteban Nin, Antonio Leoz Cortés, Gerard Mercadé Pié, Joan Montserrat Montsant, Albert Pallarès Roig, Ginés Puente Pérez, Joan Solé Bordes i Lluís Miquel Tuells Moreno

© del pròleg: Pere Pascual Domènech

© disseny de coberta, contracoberta, guardes, plànols i esquemes: Joan Cruanyes Ràfols

© dels gravats, dibuixos, mapes i fotografies: l'autor o arxiu que s'indica

© del CD de música: Carles Sanz López

© del logotip "150 anys FTM": Nil Carbó Raventós

© d'aquesta edició:

Institut d'Estudis Penedesencs, 2015
Ferrers, 54 – Vilafranca del Penedès
www.iepenedesencs.org
secretaria@iepenedesencs.org

Pagès Editors, S L, 2015
Sant Salvador, 8 – 25005 Lleida
www.pageseditors.cat
editorial@pageseditors.cat

Número d'edició de l'IEP: 205

Primera edició: març de 2015

ISBN (Pagès editors): 978-84-9975-598-4

DL L 327-2015

Imprès a Arts Gràfiques Bobalà, S L
www.bobala.cat

imprès a **lleida**

Qualsevol forma de reproducció, distribució, comunicació pública o transformació d'aquesta obra només es pot fer amb l'autorització dels seus titulars, llevat de l'excepció prevista per la llei. Adreceu-vos a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos, <www.cedro.org>) si necessiteu fotocopiar, escanejar o fer còpies digitals de fragments d'aquesta obra.

A totes les persones que des d'un o altre càrrec, des del seu treball, activitat professional, càrrec institucional o predilecció a viatjar amb tren, han fet possible aquest segle i mig d'història ferroviària a la nostra terra.

ÍNDEX

Pròleg 11

Antecedents 13
Els projectes 13
La línia Vilanova-Vilafranca..... 15
La línia Sant Sadurní d'Anoia-Igualada ... 17

Història de la línia de Tarragona a Martorell 19
Una realització del seu temps..... 19
Les companyies 33
Característiques tècniques 37
La via 37
Mesures..... 37
Carril..... 37
Travesses..... 38
Balast..... 39
Rectes, corbes i radis..... 39
Velocitats..... 39
Pendents de la línia..... 40
Via senzilla. Via doble. Numeració ... 40
Doble via entre Tarragona i Sant Vicenç de Calders..... 40
Doble via entre Sant Vicenç de Calders i Martorell..... 42
Via amb el tercer fil o tercer carril ... 42
Les comunicacions 43
Comunicacions entre estacions 43
Comunicacions Tarragona-Martorell . 48
Comunicació entre trens 48
Bloqueig a la via 48
Senyalització i sistemes de seguretat. 49
Megafonia a les estacions..... 51
Ponts 52
Pont sobre el Gaià, a Tamarit..... 52
Pont sobre la riera de la Bisbal, al Vendrell 53
Pont sobre la N-340 al Vendrell 54
Pont sobre el torrent del Lluc al Vendrell 55
Pont de la riera de Marmellar, a l'Arboç 56
Pont sobre la N-340, a l'Arboç 57
Pont de Moja, a Vilafranca del Penedès 58
Pont del Carril, a Vilafranca del Penedès 59
Viaducte de Sant Sadurní d'Anoia.... 60
Ponts sobre el riu Anoia, a Gelida 61
Passos a nivell 63
Passos a nivell a Altafulla-Tamarit ... 65
Passos a nivell a Torredembarra..... 66
Passos a nivell al Vendrell 68
Pas a nivell a l'Arboç 69
Passos a nivell a Vilafranca del Penedès 69
Túnels 72
Electrificació 72
Xarxa 77
Numeració de les vies 78
Capacitat de la xarxa 79
Material mòbil..... 85
Locomotores de vapor 86
Locomotores elèctriques..... 101
Locomotores dièsel..... 109
Automotors elèctrics..... 114
Automotors dièsel 127
Una història cronològica 132

Estacions i baixadors 135
Tarragona 137
Altafulla-Tamarit 149
Torredembarra 159
Sant Vicenç de Calders 173
El Vendrell 187
L'Arboç 199
Els Monjos 205
Vilafranca del Penedès 209
La Granada 224
Lavern-Subirats 228
Sant Sadurní d'Anoia 233
Gelida 239
Martorell 245

Economia 249
L'explotació de la línia fèrria de Tarragona a Martorell i Barcelona 1865-1875 249
El comerç del vi 276
Empreses i apartadors 280

Annexos 299
Horaris 299
Bitllets 308

Bibliografia i documentació 311
Bibliografia 311
Publicacions periòdiques 317
Internet 319
Documents específics 319
Arxius consultats 322

Agraïments 323

PRÒLEG

És, sens dubte, un encert commemorar la inauguració d'una infraestructura bàsica com és el cas d'un ferrocarril. Es tracta d'un mitjà de transport del qual ens servim de manera quotidiana i que facilita la nostra mobilitat, sense que ens parem a pensar que no ha existit sempre i que la seva realització exigí enormes capitals, quantitats ingents de treball, i la utilització de capacitats tècniques molt avançades en el seu moment. El llibre dedicat a commemorar el 150è aniversari de la línia de Martorell a Tarragona per Vilafranca del Penedès esdevindrà un instrument rellevant per esmenar aquest oblit. L'esmentada línia és important en la història del ferrocarril a Catalunya des de molts punts de vista. En primer lloc, per la polèmica que envoltà la seva construcció. La confrontació entre la companyia del Camí de Ferro del Centre —que comptà amb el suport dels pobles del Penedès i també amb molts de l'Anoia— i la classe dirigent de Vilanova i la Geltrú va ser llarga i agra. Els vilanovins van ambicionar que la línia de Barcelona a Tarragona es construís per la costa. La balança es decantà, finalment, vers el traçat per l'interior. En aquesta decisió hi va tenir molt a veure el fet que la longitud a construir de Martorell a Tarragona fos més curta que la de Barcelona a Tarragona per la costa en un context en què era necessari prioritzar la inversió de recursos escassos. El suport que van proporcionar a aquesta alternativa Pascual Madoz —que liderava els diputats catalans al Congrés— i la Catalana General de Crèdit va ser determinant. En la resolució del contenciós hi va pesar molt el fet que, en cas contrari, la companyia de Martorell hauria quedat en una situació extremament complicada, una vegada construïda la línia de Barcelona a Saragossa per Manresa.

En segon lloc, perquè l'empresa del Ferrocarril de Tarragona a Martorell i Barcelona —després de suspendre pagaments i de passar uns anys aclaparada per la necessitat d'amortitzar un considerable deute flotant derivat de la fallida del constructor— va saber treure profit de l'enllaç de la línia amb la de Tarragona a València i Almansa. Entre 1868 i 1880, la línia de Tarragona va oferir uns resultats excel·lents amb un coeficient d'explotació òptim. En aquests anys, sota la gerència de Claudi Planas i comptant com a cap d'explotació amb l'enginyer Marià Parellada, l'empresa va tenir un producte per quilòmetre explotat molt superior al de les altres vies fèrries catalanes i dels més elevats de tota la xarxa espanyola. L'èxit empresarial estigué relacionat amb les tarifes especials i combinades pactades amb la companyia de València, que van fer possible captar, no només el tràfic de vins que circulà en direcció a França —durant els anys del boom exportador ocasionat per la fil·loxera, desviant-lo de la via marítima—, sinó també la circulació de cítrics i verdures fresques procedents del País Valencià, de cereals i de bestiar de la Mancha...

En definitiva, els bons resultats obtinguts de l'explotació de la línia de Tarragona, per Vilafranca, van ser decisius per superar l'ambient d'escepticisme i d'incertitud que s'havia instal·lat al país després dels baixos rendiments obtinguts dels trams i de les línies posades en explotació durant el període de 1854-1861 i de la fallida de la pràctica totalitat de les companyies ferroviàries del país entre 1864 i 1866. L'esmentada constatació que les grans línies podien esdevenir rendibles va impulsar, en el decurs dels anys 1870, l'inici d'una segona fase de construccions que va possibilitar l'acabament de les vies fèrries que havien quedat abandonades o a mig construir arran de la crisi de 1866 i que es completés la construcció de la xarxa ferroviària bàsica del país amb la formació del "vuit ferroviari" entorn de Barcelona i la construcció de la segona línia de Saragossa. En aquest sentit, cal recordar que l'empresa del Ferrocarril de Tarragona a Martorell i Barcelona va fer possible la formació (el 1875) de la companyia dels Ferrocarrils de Tarragona a Barcelona i França, la qual acabà, finalment, el 1878 la línia de Barcelona a França; el 1886 absorbí la dels Ferrocarrils Directes, i passà a controlar la línia de Barcelona a Vilanova i Valls; i, posteriorment, entre 1886 i 1894, construí la nova línia de Saragossa per Móra d'Ebre.

Per tant, la via fèrria que ens ocupa ha tingut un paper cabdal en la història dels ferrocarrils catalans i acredita, amb escreix, aquesta monografia que s'edita arran del seu 150è aniversari. És una línia eminentment penedesenca, que va contribuir de manera decisiva a l'aprofundiment i la consolidació de l'especialització vitícola del Penedès, però la seva importància transcendeix, de molt, l'àmbit merament local o comarcal. L'obra que el lector té a les mans ha exigit un notable esforç investigador. En els seus successius capítols, els autors aporten un estudi detallat i rigorós dels projectes; de les companyies que en van ser concessionàries; de les característiques tècniques del traçat; del material mòbil que hi circulà; de les estacions i dels baixadors; dels resultats de la seva explotació... Hem, doncs, d'agrair a Ramon Arnabat, Lluís Brullas, Vicenç Cabré, Nativitat Castejón, Lluís Català, Lluís Eroles, Remei Esteban, Antoni Leoz, Gerard Mercadé, Albert Pallarés, Ginés Puente i Lluís M. Tuells la bona feina feta i, sobretot, i a més, a Joan Montserrat i a Joan Solé la tasca de coordinar aquest conjunt d'esforços en la confecció d'un llibre que esdevindrà important dins la historiografia del ferrocarril a Catalunya.

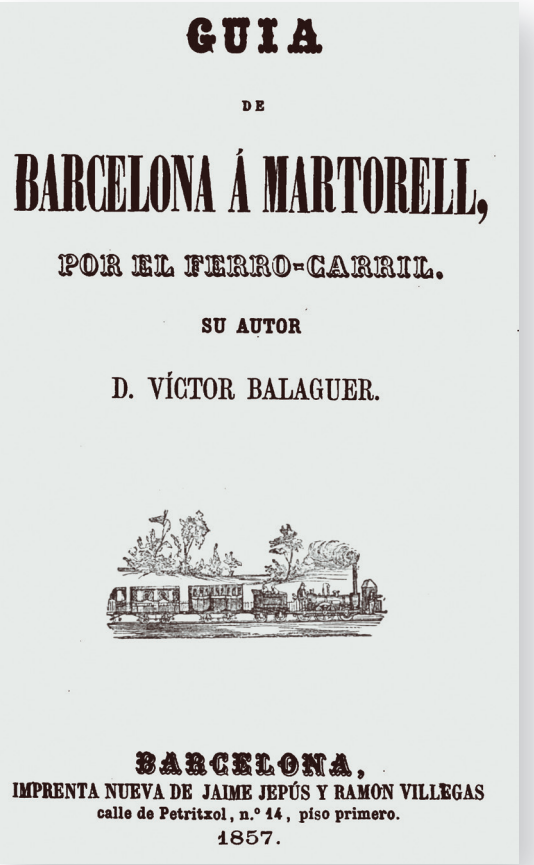
Pere Pascual i Domènech

Catedràtic d'història econòmica
de la Universitat de Barcelona

ANTECEDENTS

Els projectes

Els orígens de la línia de Tarragona a Martorell, o si es vol en la seva totalitat de Barcelona a Tarragona, són un exemple prou característic i ben estudiat[1] del desenvolupament del ferrocarril a casa nostra: un conjunt d'iniciatives de capital privat constitueixen companyies sovint amb la finalitat principal de lucrar-se en la seva construcció, al mateix temps que diversos particulars fan sol·licituds governamentals per a concessions de construcció de la línia, sovint sense tenir al darrere una base sòlida, però esperant poder especular amb aquestes concessions que algunes vegades s'amaguen rere declaracions d'altruisme en la promoció del desenvolupament del país. Tot plegat fa que aquests processos resultin de remarcada complexitat en el seu estudi i exposició, així com en els canvis de propietat i de denominació social, entrebancs que procurarem simplificar tant com ens sigui possible.


GUIA

DE

BARCELONA Á MARTORELL,

POR EL FERRO-CARRIL.

SU AUTOR

D. VÍCTOR BALAGUER.

BARCELONA,
IMPRENTA NUEVA DE JAIME JEPÚS Y RAMON VILLEGAS
calle de Petritxol, n.º 14, piso primero.
1857.

Guia de Barcelona a Martorell per ferrocarril. 1857. (AMC)

L'enginyer anglès Michael de Bergue obté el 1850 la concessió provisional de la línia fèrria de Barcelona a Molins de Rei, projecte que el 1851 aconsegueix la concessió, també provisional, de la prolongació fins a Martorell.[2] Aquest mateix any, quan Bergue ja té la concessió per a la construcció del primer tram,[3] Magí de Grau Figueras aconsegueix la concessió sense aranzels d'una línia per la costa que uneixi Barcelona amb Tarragona. Aquesta doble perspectiva pot fer pensar que en aquell moment es dibuixaven ja dues línies, una que de Barcelona s'adreçaria per Molins de Rei i Martorell cap a Igualada i Lleida i una altra que per la façana marítima uniria Barcelona amb Tarragona i d'allí cap a València. És en aquest moment, el 13 d'abril de 1852, quan es constitueix la societat Caminos de Hierro del Centro (CHC)[4] per tal de fer possible la construcció del Tram Barcelona-Martorell, tram que de Barcelona a Molins de Rei va començar a funcionar el no-

1. Remarquen en aquest sentit el treball de Pascual Domènech, Pere. *Los caminos de la era industrial,* que esmentarem sovint.
2. Pascual, P. *Los caminos...*, p. 77.
3. Urkiola, Carles. *El carril de Barcelona a Molins de Rei i Martorell,* p. 37.
4. Pascual, P. *Los caminos...*, p. 69.



Vilafranca del Penedès abans del pas del tren. Gravat de la segona meitat del segle XIX. (JSB)

vembre de 1854. Després d'utilitzar una estació provisional a Martorell (Corominas), el tram Barcelona-Martorell (Puntarró) va quedar enllestit el 23 de juny de 1859.

Pocs dies després de constituir-se la CHC apareix Jaume Ceriola Castellà, qui presenta el 10 de maig de 1852 una sol·licitud per prolongar la línia que ha d'arribar a Martorell no pas en la direcció interior sinó cap a Reus passant per Vilafranca. És el mateix 1852, el 29 de setembre, que una comissió governamental dictamina que la línia per l'interior té menys dificultats de construcció i, tot i que Magí de Grau aconsegueix el 5 de juliol de 1854 la concessió definitiva de la via per la costa, amb plànols, estudis i pressupostos, ha d'acabar anant el 1855 a una demanda contra la línia de l'interior que és desestimada el 6 de maig de 1855.[5] Així les coses, els dos projectes queden subsistents, la seva realització depèn ara de les possibilitats econòmiques d'uns o altres. Ceriola, que no té recursos per emprendre el tema, l'ofereix el 1855 a la CHC i acaba passant-lo al Crédito Mobiliario Barcelonés, el mateix que fa Magí de Grau Figueras.[6] Per acabar-ho d'enredar, el Congrés de Diputats a Madrid el juny de 1859[7] sanciona la concessió d'una línia de Barcelona a Tarragona sense especificar quin dels dos camins ha de triar, això fa caducar les concessions anteriors i planteja el fet que només és possible un dels dos camins.

Crédito Mobiliario Barcelonés vendrà la concessió de la línia el 14 d'octubre de 1860 a CHC,[8] societat que el 9 de febrer de 1861 demanarà el canvi de denominació social, ampliació de capital i presentarà el pressupost per allargar la línia des de Martorell a Tarragona. El setembre d'aquest mateix any el Ministeri de Foment ho accepta, ara ja és la Sociedad de los Ferrocarriles de Tarragona a Martorell y Barcelona (TMB) i havia rebut el 10 de desembre de 1860 el Reial Decret de concessió de la línia.[9]

El tema va provocar tota mena de reflexions i una abundantíssima literatura, en pot ser una mostra la interpretació d'aquest moment

5. Pascual, P. *Los caminos...*, p. 137.
6. Pascual, P. *Los caminos...*, p. 140.
7. Pascual, P. *Los caminos...*, p. 150.
8. Pascual, P. *Los caminos...*, p. 157.
9. Pascual, P. *Los caminos...*, p. 238.



Vilafranca del Penedès amb el pas del tren, segona meitat del segle XIX. (JSB)

de mans del vilanoví Cristòfol Raventós, de qui recollim un fragment d'un extens article a la premsa tarragonina:

> Vino S.M. y corte a Barcelona en 1860: y no faltó quien supusiese al Gobierno que los pueblos de la costa solo intentaban estorbar la prolongación del camino de Martorell, pues carecían de recursos para construir el ferro-carril directo desde Tarragona a Barcelona. Y el Gobierno, con la mayor buena fe, dio crédito á la Dirección de la Sociedad empresaria del camino de Martorell, á la que prometió concedería la repelida prolongación a Tarragona, luego que la propia Empresa hubiese adquirido los derechos de Grau y Ceriola.[10]

La R. O. de 22 de maig de 1861 especificava que la línia a Tarragona es construiria a partir de Martorell, una altra R. O., aquesta del 14 de juliol del mateix any, concedia aquesta línia a CHC, que era ja TMB.

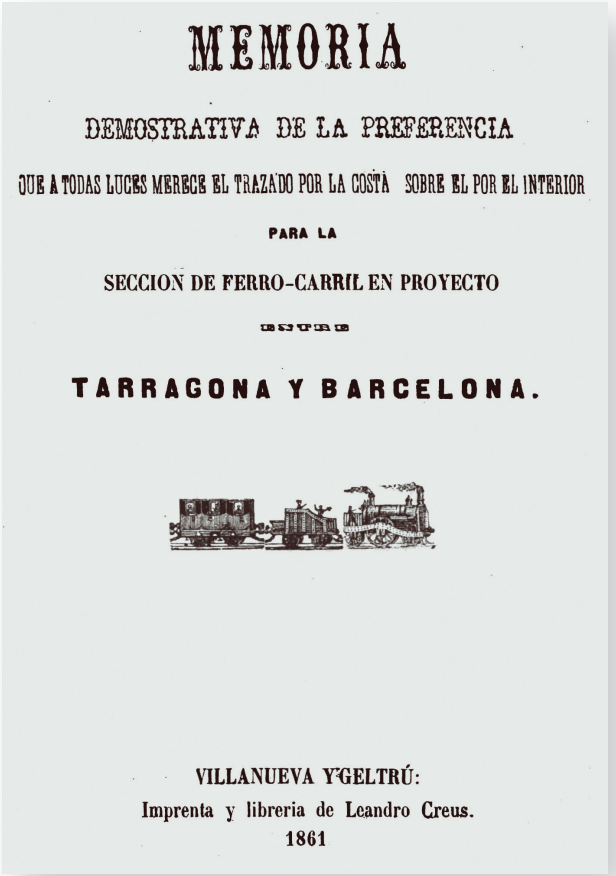
La línia Vilanova-Vilafranca

Un cronista de Vilafranca[11] va deixar constància de com la nit del 14 de maig de 1861 es van anar a despertar determinades persones de Vilafranca per tal de portar a terme una reunió a la Casa de la Vila. Quan tots van ser a punt es va donar l'avís i les campanes de Santa Maria es van posar a tocar mentre sortia de l'Ajuntament l'orquestra del Xicu Camps i al seu darrere el Drac de la vila portat per alguns vilafranquins entusiastes. La comitiva va despertar el veïnat tot fent via pels carrers cap a la Barceloneta, va ballar a les portes de la vila i des d'allí la comitiva es va adreçar cap a Montaspre, al peu d'Olèrdola, on el Drac va ballar, com sempre alçant la cua i, evidentment, fent petar els coets d'esquena a Vilanova. Es tractava d'anunciar i celebrar la notícia de la decisió oficial de fer passar la línia de ferrocarril per Vilafranca i no pas per Vilanova.

L'episodi té, evidentment, tota una història anterior que no és altra que la de la pugna Vilanova-Vilafranca a l'entorn de la decisió sobre el traçat de la línia que havia d'unir Tarragona amb Barcelona, exem-

10. *Diario de Tarragona*. 28 d'agost de 1864. Fons Biblioteca Hemeroteca Municipal de Tarragona.

11. Pere Alagret i Vilaró a les pàgines de la publicació quinzenal vilafranquina *El Labriego*.



MEMORIA

DEMOSTRATIVA DE LA PREFERENCIA

QUE A TODAS LUCES MERECE EL TRAZADO POR LA COSTA SOBRE EL POR EL INTERIOR

PARA LA

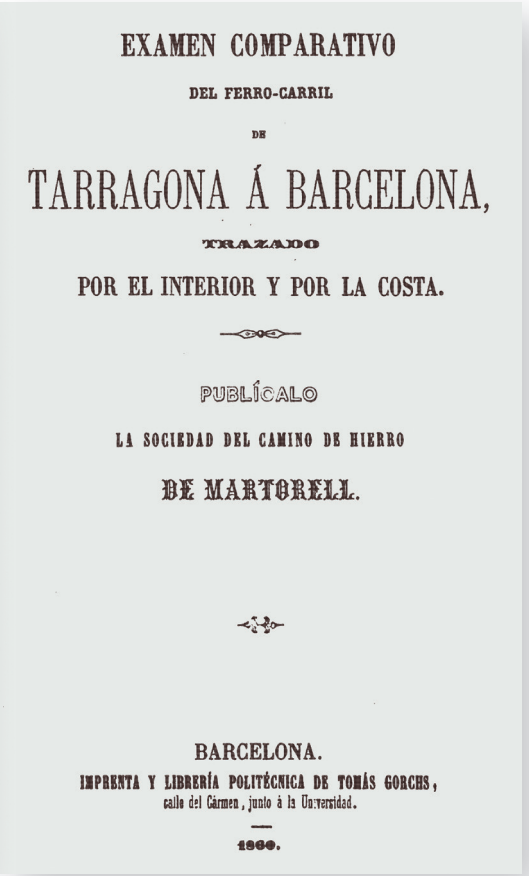
SECCION DE FERRO-CARRIL EN PROYECTO

ENTRE

TARRAGONA Y BARCELONA.

VILLANUEVA Y GELTRÚ:
Imprenta y libreria de Leandro Creus.
1861

Estudi que demostra les virtuts de la línia litoral. 1861. (AMC)



EXAMEN COMPARATIVO

DEL FERRO-CARRIL

DE

TARRAGONA Á BARCELONA,

TRAZADO

POR EL INTERIOR Y POR LA COSTA.

PUBLÍCALO

LA SOCIEDAD DEL CAMINO DE HIERRO

DE MARTORELL.

BARCELONA.
IMPRENTA Y LIBRERÍA POLITÉCNICA DE TOMÁS GORCHS,
calle del Cármen, junto á la Universidad.
1860.

Estudi comparatiu de la línia de Tarragona a Barcelona per l'interior o pel litoral. 1860. (AMC)

ple de la vella i anecdòtica rivalitat penedesenca de la qual el Vendrell sempre en va saber estar al marge. Vilafranca, la vella capital històrica, es va trobar a partir del segle XIX amb una Vilanova que va agafar empenta i que va acabar prenent-li el poder econòmic que derivava de la revolució industrial. Podem recordar com a partir de la dècada del 1850 Vilanova va reclamar la capitalitat del partit judicial, que pertanyia a Vilafranca des de sempre i més amb la divisió provincial del 1833; la reclamació es basava en raons d'activitat econòmica i de població —una mena d'exemple de l'enfrontament entre l'antic règim i la nova burgesia— i va acabar aconseguint la creació d'un partit judicial propi amb la partició del vilafranquí l'any 1860.

Els vilanovins tenien, com les altres poblacions de la costa, la via marítima, però per anar a Barcelona havien d'anar a Vilafranca a trobar la carretera de l'Ordal, fet que era un permanent motiu d'enuig, un sentiment de subordinació i inferioritat. El 1850 Magí de Grau ja reclamava un ferrocarril de Tarragona a Barcelona passant per Vilanova, però per fer possible aquesta comunicació calia obrir el camí de les costes del Garraf. La burgesia vilanovina hi jugava fort, però com hem vist els dirigents de la CHC pugnaven davant les instàncies oficials per paralitzar la construcció de la línia per la costa, i van comptar amb l'ajut incondicional de Pascual Madoz, home llavors

de remarcada influència política a Madrid que seria qui faria decantar la balança.[12]

No sabien els vilanovins com posar-s'hi per entrar en el tema, es van fer tota mena de projectes, es va estudiar un tramvia de cavalls entre Vilanova i Vilafranca, i fins l'enginyer Cels Xaudaró va presentar un projecte de ferrocarril econòmic que utilitzava una part de la carretera de les costes, que llavors estava en construcció. Per altra banda, el 1862 s'havien fet accions per tirar endavant una empresa que fes possible el ferrocarril de Sant Sadurní a Igualada i que, en vista de les dificultats, es va liquidar el 1868.

Per als vilanovins les dificultats orogràfiques i les pressions polítiques eren notables però, entestats en aquesta via, hi van insistir durant divuit anys, amb interrupcions notables, i el desembre del 1880 ja poden anar per carretera de Sitges a Barcelona. Un any després, quan feia més de quinze anys que les màquines fumejaven per l'interior penedesenc, van poder fer el trajecte en ferrocarril.

Entre els anys 1856 i 2006, és a dir en un segle i mig, coneixem fins a vuit projectes per a una línia Igualada, Vilafranca, Sitges, Vilanova, d'aquests cinc són del segle XIX.[13] El darrer projecte és l'anomenada Línia Orbital Ferroviària i porta data de juliol del 2006;[14] en el seu moment va ser presentat com un dels grans projectes de la Generalitat, un projecte que afectaria vint-i-dos municipis de l'anomenada segona corona de Barcelona, és a dir una població d'1,4 milions d'habitants. Havia de ser aquest un traçat semicircular que partint de Vilanova i la Geltrú passés per Vilafranca del Penedès, Martorell, Terrassa, Sabadell i Granollers, per acabar a Mataró, en total vint-i-quatre estacions —vuit d'elles noves—, amb un recorregut de 106 quilòmetres dels quals 55 d'obra nova.[15]

La línia Sant Sadurní d'Anoia-Igualada

Els igualadins prou que frisaven també per comptar amb línia ferroviària. El 1852 van finançar diversos estudis per construir una branca entre Igualada i Martorell o Sant Sadurní d'Anoia. L'habitual problemàtica de finançament va pesar en la determinació del 1853 de fer que la línia de Saragossa es construís per Manresa i va incidir altra vegada en la construcció d'aquesta línia Igualada amb Martorell o Sant Sadurní,[16] especialment des del moment de la concessió definitiva del traçat de la línia entre Martorell i Tarragona. Un dels primers va ser l'elaborat a partir de la iniciativa del vilafranquí, polític i reconegut home d'empresa Josep Puig i Llagostera. La proposta era un traçat que partia de l'estació de Martorell i buscava arribar a Piera tot passant pels Hostalets de Pierola fins arribar a Igualada, es considerava tècnicament possible però no econòmicament. Puig i Llagostera es va plantejar també anar d'Igualada a Sant Sadurní i va fer diverses provatures en aquest sentit fins trobar la que seguia

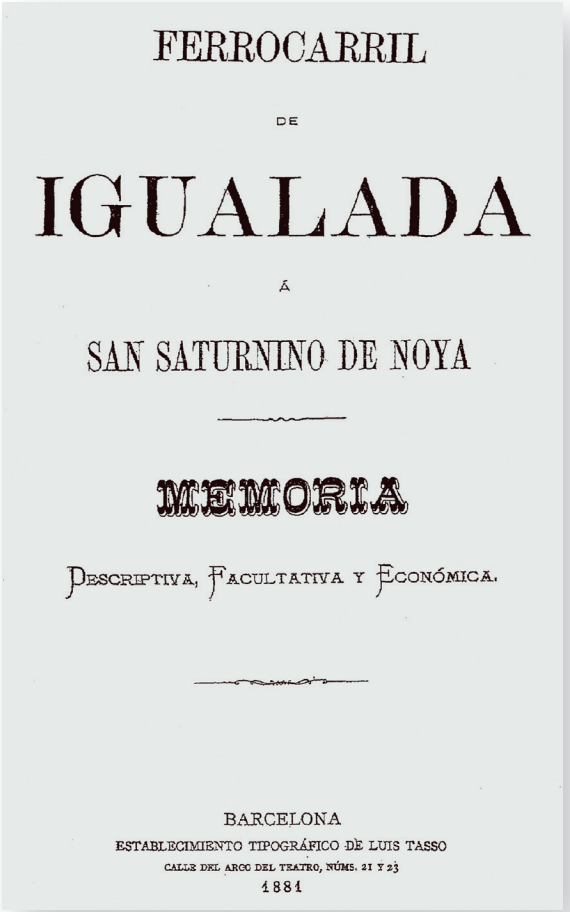
12. Pascual, P. *Los caminos...*, p. 134-160.

13. Dades de la *Gazeta histórica* estudiades a Soler Becerro, Raimon. *El ferrocarril i Vilanova i la Geltrú 1881-1936. Infraestructures, economia i societat a la capital del Garraf*. Ajuntament de Vilanova i la Geltrú. 2011.

14. Pla d'Infraestructures del Transport a Catalunya 2006-2026.pdf, p. 57.

15. *Via Libre*, 12. 2007, n. 514, p. 15.

16. Pascual, P. *Los caminos...*, p. 327.


FERROCARRIL

DE

IGUALADA

Á

SAN SATURNINO DE NOYA

MEMORIA

DESCRIPTIVA, FACULTATIVA Y ECONÓMICA.

BARCELONA

ESTABLECIMIENTO TIPOGRÁFICO DE LUIS TASSO

CALLE DEL ARCO DEL TEATRO, NÚMS. 21 Y 23

1881

Projecte d'un ferrocarril entre Igualada i Sant Sadurní d'Anoia. 1881. (AMC)

la vall de l'Anoia fins prop de Sant Sadurní i d'aquí anar a trobar l'estació de la línia de Tarragona a Martorell, projecte que va ser aprovat i concedit el 24 d'agost de 1863 i declarat caducat per R. O. de 12 de desembre de 1868.[17]

Més endavant, en concret el 1877, van estudiar el tema d'un tramvia, proposat per Enric Lluch i Ricard Jacas, que anés d'Igualada a Vilafranca passant per la Pobla de Claramunt, Capellades i Sant Quintí de Mediona. I així un projecte rere l'altre, com el del 1886 quan l'alcalde vilafranquí Hermenegild Clascar va convocar una reunió a la Casa de la Vila per gestionar que la línia de Balaguer a Igualada vingués a enllaçar a Vilafranca.

El 1881 es publica la memòria descriptiva, facultativa i econòmica d'un ferrocarril d'Igualada a Sant Sadurní[18] que vol solucionar els defectes de plantejament del projecte de Puig i Llagostera. D'acord amb aquest les estacions havien de ser les d'Igualada, Vilanova del Camí, la Pobla de Claramunt, Capellades, Cabrera, Mediona, Sant Quintí de Mediona, Sant Pere de Riudebitlles, Lavit i Terrassola i dues a Sant Sadurní, una d'elles baixador per enllaçar amb la de Tarragona a Martorell.

El 1886 el projecte és més ambiciós i es planteja una línia que des de Balaguer i Igualada enllaça amb la línia a Tarragona i Barcelona en un punt entre Sant Sadurní i Gelida, una línia que administraria la Compañía de Tarragona á Barcelona y Francia (TBF).[19]

Encara l'any 1919 Igualada es plantejava demanar a la Mancomunitat de Catalunya la construcció d'un ferrocarril secundari de via ordinària, des d'Igualada a Sant Sadurní d'Anoia, "pasando por las florecientes poblaciones de Vilanova del Camí, Pobla de Claramunt, Capellades, Cabrera de Igualada, San Quintín de Mediona, San Pedro de Riudevitlles, Lavid y Terrasola... enlace con el ferrocarril de Madrid, Zaragoza y Alicante."[20]

17. *Ferrocarril de Igualada a San Saturnino de Noya*. Barcelona 1881.

18. *Ferrocarril de Igualada...*, 1881.

19. Ferrocarril desde Balaguer por Igualada a empalmar con la línea de Tarragona entre las estaciones de San Saturnino y Gelida. Barcelona 1886. 29 d'octubre de 1919. Carta de l'alcalde d'Igualada al president de la Mancomunitat de Catalunya. Arxiu de la Diputació de Barcelona.

20. 29 d'octubre de 1919. Carta de l'alcalde d'Igualada al president de la Mancomunitat de Catalunya. Arxiu de la Diputació de Barcelona.