

CAPÍTOL SEGON

UN EMBLEMA DELS TEMPS NOUS: L'ARRIBADA DEL FERROCARRIL

LA LÍNIA DE MARTORELL, LA SEVA CONSTRUCCIÓ

El projecte de construir una línia de tren que enllacés Barcelona amb Molins de Rei segueix, amb breu diferència, la construcció l'any 1848 de la que fou la primera línia que es va posar en servei a tot l'estat espanyol, la de Barcelona a Mataró. El mes de juliol de 1850 el Govern Civil de Barcelona tramet un ofici als ajuntaments que ha de travessar aquest nou camí de ferro on demana que no posin obstacles als enginyers que iniciaran els treballs de mesura dels terrenys i de disseny del traçat de les vies, i on reclama per a ells tota la col·laboració que hagin de menester. El nou ferrocarril seguirà un recorregut sensiblement paral·lel al camí que fa el Canal de la Infanta, i els treballs comporten, pel que fa referència al terme de l'Hospitalet, una obra d'enginyeria civil d'una certa complexitat, obligada com es veu a salvar els obstacles dels llits dels torrents i rieres que davallen de muntanya a mar. La seva construcció afectarà només terres de secà, dedicades fonamentalment a la vinya. Els propietaris i els pagesos locals, tanmateix, que per primera vegada es troben enfrontats a un procediment massiu d'expropiacions, no veuen el projecte amb massa bons ulls i, des del mes d'octubre d'aquell mateix any de 1850 es comencen a reunir els afectats per tal de decidir posicions comunes.

No sabríem dir amb precisió quan comencen les obres. Només podem assegurar que pel mes de febrer de 1853 hi ha dues brigades d'obriers treballant en el terme a l'obra del carril. Aquestes dues brigades representen un total de 60 homes, 29 dels quals són veïns de l'Hospitalet. A aquesta xifra segurament cal afegir els carreters o pagesos que tenen carro i agafen contractes per tragar i descarregar el balast damunt del qual descansaran els carrils. Tot això havia de representar, si més no, un alleujament de l'atur rural estacional, i afavoria per tant els interessos dels jornalers, d'aquell proletariat rural que constituïa encara la majoria del cens de la població. Però els propietaris continuen sentit lesionats els seus interessos.

En algun cas aquests pagesos que es consideren perjudicats passen a l'acció directa. El mes d'abril de 1853 el Govern Civil trasllada a l'Ajuntament una queixa de la companyia constructora que diu que, a la nit, els arrenquen les estaques de senyalització, i que cada matí es troben que les eines de les brigades han estat llençades al Canal. Davant d'aquests fets el Governador insta l'Ajuntament perquè augmenti la seva vigilància. Però el consistori, que representa sobretot els interessos dels propietaris i dels pagesos benestants, tot i que no pot eludir la recomanació governativa, respon-

drà trametent una queixa dels propietaris en forma d'un memorial on s'afirma que el carril serà perjudicial per als interessos de la població. Aquest estira i arronsa continua quan les obres ja s'acosten a la seva fase final, moment en què l'Ajuntament opta de vegades per tàctiques de resistència obstruccionistes, a base d'exagerar fins al màxim, per a desesperació dels accionistes de la companyia, aquell zel vigilant que el Govern Civil li ha demanat que exerceixi. És clar que no hi ha documents que ho provin d'una manera taxativa, però sembla de sentit comú pensar, per interpretar l'actitud dels pagesos, en una desavinença en la valoració de les terres expropiades més que no en un enfrontament total amb el ferrocarril.

Malgrat tot, les obres s'acaben, i el tren de Barcelona a Martorell entra en servei el 26 de novembre de 1854. Això convertia aquesta línia en la tercera de Catalunya i la cinquena de l'estat espanyol, precedida només per les de Barcelona-Mataró (1848), Madrid-Aranjuez (1851), Gijón-Sama de Langreo (1852) i Barcelona-Granollers (juliol de 1854). L'estació terminal es trobava a Barcelona, a l'explanada de davant de les torres de Canaletes, és a dir si fa o no fa a l'emplaçament actual de la plaça de Catalunya. En el terme de l'Hospitalet el tren s'aturava a dos llocs: al baixador de la Bordeta (que ha desaparegut) i a l'estació que encara té en funcionament la RENFE. Aquell mateix any de 1854 es va constituir la Companyia dels Camins de Ferro del Centre de Catalunya per a l'explotació del trajecte construït, i el dia 30 de setembre de 1855 va començar a funcionar la doble via a tot el tram, el primer de via doble que va funcionar a Espanya. Una *Guia-cicerone* de Barcelona, que va publicar aquell any Antoni de Bofarull, glossava així l'esdeveniment del 30 de setembre; «*en cuyo día Barcelona presenció la marcha de dos trenes directos que recorrían la vía, sin que uno fuese obstáculo al otro*».

L'arribada del ferrocarril no tan sols obria un nou mitjà de transport, importantíssim, de viatgers i de mercaderies, sinó que era també la porta per on entrarien altres elements del progrés tecnològic. Per exemple, el telègraf, que a l'Hospitalet —com a les altres estacions de la línia— va arribar en tren. Efectivament, el telègraf s'instal·la per intercomunicar les estacions de la línia a efectes del servei ferroviari, però aviat es farà servir també amb altres finalitats. Entre els papers dels arxius no trigarem a trobar telegrams creuats entre l'ajuntament i el govern civil, per exemple, amb motiu d'inundacions o de vagues obreres; i el paper que jugarà el telègraf, anys a venir, en la tercera guerra carlina, seria digne de fer-ne l'objecte d'un estudi particularitzat.

PAU SANS: NOSTÀLGIA DEL PASSAT I LLOANÇA DEL PROGRÉS

Pau Sans i Guitart (1836-1900), fill de l'Hospitalet, enginyer industrial, poeta i polític de la Lliga de Catalunya (observeu el sofregit i penseu, per exemple, en Bonaventura Carles Aribau, banquer i lletraferit, que és un magnífic exemple de vida paral·lela a la generació anterior), degué quedar fascinat per aquesta irrupció del progrés en el paisatge rural dels seus divuit anys i va decidir especialitzar-se en ferrocarrils. Així la seva carrera professional el va portar a treballar al servei de la poderosa M.Z.A., que l'any 1891 absorbia la Companyia dels Ferrocarrils de Tarragona a Barcelona i França, hereva al seu torn d'aquella altra Companyia dels Camins de Ferro del Centre de Catalunya. Des de Saragossa, on va haver de fixar la seva residència, exercí, per tant, un càrrec tècnic directiu sobre aquell carril que travessava el seu poble i que potser havia marcat el seu destí.

Pau Sans, la vida de Pau Sans, aquest tomb del marc rural de la infantesa a una

vida adulta marcada pel brogit del maquinisme, s'erigeix així, justament, en símbol de la transformació que provem d'historiar. Un tombant que podem seguir a través de l'evocació que ell mateix en fa amb els seus versos, des de l'evocació idíl·lica de la vila nadiua:

Com modesta violeta
que dins el fullatge es cria
vius al peu de vells turons
sota el dosser de les vinyes
mirant sempre cap avall
amb tos prats embadalida.
Qui vulga mirar-te a tu
en lo pla caldrà que estiga:
d'allà se't veu desplegada
com capçal de la marina,
los teus carrers estenent
per a guardar tes masies.

(«Un trist record», 1885)

fins a la febril lloança del progrés:

I nosaltres, a la feina,
a fer moure los telers
a crear pobles i viles
a fer córrer los corsers
que per crin tenen fumera
i per pit lo foc encès...

(1888)

Versos, aquests darrers, que ja evoquen aquella cançó que escriví, titulada «La locomotora», i que va estrenar l'any 1890 «La Campestre», una de les corals claverianes de l'Hospitalet.

Com a serp enverinada
per lo foc esperonada,
amb un ull encès al front,
la potent locomotora
com rahuenta llençadora
va teixint l'avenç del món.

Corre, corre,
l'espai borra,
trenca el ferro
de l'esclau.
Corre activa,
ferma i viva,
que tes rodes
duen pau.

Vet aquí, sintetitzada en quatre pinzellades, aquella fe cega i ingènua en el progrés tecnològic que la burgesia progressista convertia en bandera. Una fe que donava al progrés, i a la màquina de tren erigida en el seu emblema, dimensions mitològiques, capacitat de dissoldre i desfer les contradiccions per la seva simple acció. Val a dir que, visió per visió, ens estimem més la de Narcís Oller, on la presència d'un bri discret d'ironia deixa probablement les coses més en el seu lloc. Ja posats a fer disgressions —que en aquest text volen tenir funció de respir i replà d'escala— em disculpareu que en faci una cita extensa:

«En mig d'aquella quietud, ressonava amb certa tristesa l'espiguuet potent de la locomotora, crit d'alerta d'una nova civilització sorollosa i atrafegada.

Llavors l'estació s'animava un xic; els veïns del raval guaitaven per les finestres; els pocs pagesos escampats per la plana com figuretes perdudes, es redreçaven i restaven embadalits, les mans plegades damunt l'eina del treball. De sota terra, del túnel de Malgual, apareixia, embolcallat en fum, el tren, indecís, negre, empetitit com joguina de fira per la distància i per la magnitud de les muntanyes que li servien de fons. Ell corria, corria, i solament imposant-li fites coneixia l'espectador que guanyava camí. Però, així i tot, duia en si una certa majestat, tot d'una atractívola i imponent, que obligava a mirar-lo. En el seu curs era capriciós i enjogassat. Tantost mostrava el llarg de la seva trencada silueta en camp ras, davant del lluminós horitzó; tantost es presentava de pit, blanca cimera esblenada al cap, els seus ulls rodons llampeguejant; tantost s'embarumava en canyars i arbredes o s'encauava en un tallat serradet, damunt del qual, arreu, s'arrossegaven fanàtiques fumeroles. A estones se'l sentia xisclar adolorit; a estones panteixar amb afany; i, a mesura que s'acostava, la terra trontollava sota els seus peus, la màquina s'engrandia, la seva embranzida es feia imposant. De sobte eixia d'un altre tallat, llançava als aires un xisclet més viu i llarg, al qual responia la campana de l'estació, enfrenava l'embranzida, i, dalt del geomètric talús, desfilava sobre el frèvol rodatge la interminable corrua de vagons embalmats de saques, bótes, carbó, fustes, ferro i maquinària. Els vagons topaven uns amb altres com marejats; llur rodam grinyolava al pes de tanta abundor. En duïen més ells en un viatge que no pas en trafiquejaba la vila en deu mercats; i sols algun dia, mentre la màquina feia aigua, s'enganxaven a la cua dos o tres vagons més que tancaven les sobralles de Pratbell. Pocs minuts després fugia tot aquell comboi de riquesa, amb un crit salvatge d'orgull, deixant espalmada la vila, buida i solitària l'estació, com caps abandonada al mig del camp.

.....

El notari aturà el pas i, apuntant la mangala vers la via, afegí sentenciosament:

—Sempre el peix gros es menja el xic. Això és pesta per als pobles. Teniu-ho per màxima: sempre el peix gros es menja el xic. A on va, aquest tren? A atipar les ciutats grans! ... Què creix, avui? Les ciutats grans... Veieu créixer cap vila, cap llogarret? No: sempre el peix gros es menja el xic.»

(De *L'escanyapobres*)

L'Hospitalet no és Pratbell. No. L'Hospitalet és massa a prop de Barcelona. A l'Hospitalet la màxima del notari va funcionar d'una altra manera. El peix gros es va menjar el xic, no xuclant-li la sang, sinó afegint-lo a la seva perifèria. En aquella zona

on les contradiccions del progrés, aquelles contradiccions que la ingenuïtat de Pau Sans ignorava, es despleguen en tota la seva monstruosa varietat. Però deixem-ho córrer, que se'ns escapa el tren.

ELS FERROCARRILS I L'HOSPITALET: 1854-1912.

És difícil mesurar la incidència que pogué tenir a l'Hospitalet, si més no durant els primers decennis, l'arribada del tren. Segurament no tan important com podria semblar. El ferrocarril és un mitjà de transport ràpid i econòmic, especialment rendible per transportar quantitats considerables de mercaderies a distàncies grans. Ens podem fer una idea de la innovació si comparem les tarifes dels transports en carro i en tren l'any 1857. La tarifa dels carreters és de 21 cèntims per arrova i per llegua, en ferrocarril la tarifa més cara és de 1 ral i 32 cèntims per tona i per quilòmetre. Per fer comparables aquestes dues magnituds hem de fer les oportunes transformacions, considerant que una arrova pesa 10,4 Kg. i que una llegua són 4.198,5 m. La tarifa dels carreters es converteix aleshores en 4,81 rals per tona i quilòmetre; gairebé quatre vegades més car i infinitament més lent.

Però en el cas de l'Hospitalet el flux d'intercanvi més important s'estableix amb Barcelona, és a dir, sobre una distància molt curta, i durant aquesta època no hi ha encara en el poble grans unitats de producció, ni rurals ni industrials, que puguin generar o haver de menester grans volums de mercaderies. El ferrocarril, per tant, devia tenir un valor de servei complementari; important, sí, però complementari.

I si amb el que hem deixat dit relativitzen l'impacte del tren en el camp del transport de mercaderies, aquest impacte tampoc no degué ser gaire més important en el del transport de viatgers. En aquest cas les tarifes no representaven un avantatge tan substancial. Viatjar en tartana venia a costar —també l'any 1857— 1 ral i 40 cèntims per llegua, és a dir, una mica més de 33 cèntims per quilòmetre, que era la tarifa de la segona classe del tren. Anar en òmnibus —un carruatge de quatre rodes i dos cavalls— sortia encara més bé de preu, puix que venia a costar 28 cèntims per quilòmetre, només una mica més car que la tarifa de tercera classe del ferrocarril, que era de 24 cèntims per quilòmetre. Els trens, a més, no sempre passaven a l'hora que s'havien de menester, ni s'aturaven tots, com podem veure pel text de la sol·licitud següent que l'ajuntament adreçava a la Junta Directiva del Ferrocarril del Centre el dia 16 d'octubre de 1868:

«Las numerosísimas reclamaciones que me están dirigiendo los vecinos, manifestándome los perjuicios que les causa la no detención en la Estación de este punto del último tren que desciende por las tardes, en razón del largo trayecto que han de andar a pie en altas horas de la noche con su bajada a Sans, trayecto que mide 3/4 de hora (...) me han movido a dirigir mi voz a los señores que componen esta celosa Junta en reclamación de que se digne acordar la detención de dicho tren en esta estación...»

Per tot això, i considerant a més el creixement constant de la població, no ens ha de fer estrany que els dos òmnibus que feien el servei de viatgers entre Barcelona i l'Hospitalet l'any 1854 fossin ja cinc l'any 1883 i que aquest servei de transport de viatgers amb tracció animal es mantigués i s'incrementés durant els darrers anys del segle, davant del fracàs dels diversos projectes de tramvia (a vapor o a tracció animal) que en diversos moments es van proposar sobre la ruta de la carretera de Barcelona a Santa Creu de Calafell. En realitat només un d'aquests projectes tirà endavant —el

dels Ferrocarrils Catalans que no usava la carretera, sinó una ruta paral·lela—, però el tram Barcelona-Sant Boi de Llobregat no es construirà fins a l'any 1912.

Puix que hem parlat dels Ferrocarrils Catalans voldríem ara, per enllestir aquest capítol, fixar les dates de construcció de les diverses vies de tren que travessen l'antic terme de l'Hospitalet. La línia del Port de Barcelona a Vilanova i Valls, que travessa la Marina de banda a banda, va iniciar el procés d'expropiacions l'any 1879 i es va construir l'any següent. El 1881 s'enllaçava, també a través de la Marina i travessant a nivell la carretera de Barcelona a Santa Creu de Calafell, amb la línia de Barcelona a Martorell. El procés d'instal·lacions ferroviàries que afecten el terme durant el segle XIX i els primers anys del segle XX queda, doncs, tal com resumim a la taula que segueix:

Instal·lacions ferroviàries en el terme de l'Hospitalet: 1854-1912.

Línia	Data de construcció	Ample via
Barcelona-Martorell	1854	1,667 m.
Id. id. (doble via)	1855	1,667 m.
Port Barna-Vilanova	1880	1,667 m.
Enllaç costa-interior	1881	1,667 m.
Barcelona-Sant Boi	1912	1,0 m.

Amb tot això quedava construïda la trama que posteriorment tant ha dificultat la integració i la comunicació entre les diverses parts del terme municipal, una trama que sense representar —com hem vist— grans avantatges des del punt de vista de la millora dels transports per a la localitat migpartia la Marina, dificultava les comunicacions entre la part oriental del terme i l'occidental i, reduplicant la barrera que ja representava el Canal de la Infanta, feia extremadament costós l'eixamplament i millora dels camins que uneixen la part baixa del terme amb el Samuntà. Servituds del veïnatge de la gran ciutat que ja començaven a prefigurar el procés suburbialitzador que va venir després.