

# CONSTANTÍ I EL FERROCARRIL

Xavier Gava/dà i Tibau

El meu amic Josep M. Sabaté Sans, que coneix la meva afecció al ferrocarril, em va dir que fins que no fes un article de la relació del tren amb Constantí, no em donaria estatus de constantinenc. Per aquest motiu i per agrair l'acollida que el poble ha tingut amb la meva família, no he tingut més remei que fer-li cas.

El ferrocarril, que com a au Fénix, reneix de les seves cendres, ja que malgrat ser el gran invent del segle XIX, a meitats dels anys 70 del XX, tothom el donava per mort. Ara, a principis del segle XXI se'l torna a reivindicar com a solució, tant per al transport de mercaderies pesants a gran distància, com per al transport massiu de persones a les rodalies de les grans ciutats. També es valora per la seva rapidesa per a les distàncies mitges amb l'alta velocitat, per la baixa contaminació i pel poc espai que ocupa del territori, davant dels altres mitjans de transport.

Fem una mica d'història d'aquest invent, que com sempre l'hem vist, no li donem la importància ni la transcendència que va tenir per al progrés de la humanitat. Des que es coneix la història de l'home fins a l'any 1800 d.C. el transport no havia evolucionat gens; es movien a la mateixa velocitat i càrregues els exàrcits tant a l'època dels faraons, com a la de les campanyes napoleòniques, 5.000 anys sense haver guanyat ni en velocitat ni en capacitat de càrrega. Va ser amb l'invent de la màquina de vapor que va fer l'anglès Watt l'any 1770 quan les coses van començar a canviar amb la naixença de la revolució industrial. Per al transport del carbó per al qual es necessitaven les màquines, es van provar totes les classes d'invents que se'ls acudien als tècnics de l'època. De seguida es va veure, que el mateix vapor que movia maquinària, podia ser que solucionés els problemes de transport. Així a finals del segle XVIII i començaments del XIX es van fer tota classe d'experiments, alguns dels quals van arribar a costar la vida de l'atreu inventor. Per tot Anglaterra es feien proves amb tot tipus d'estrís fins que es van adonar de la poca resistència al rodatge que oferia el ferro sobre ferro, així es va començar a emprar el carril de ferro i les màquines de vapor amb rodes. Va ser l'any 1829 quan els propietaris de mines de carbó van convocar un concurs per triar la locomotora que tingués millors prestacions i fiabilitat per transportar el carbó des de la ciutat carbonífera de Darlington fins al port de Stockton i allí, amb vaixells, distribuir-lo per les

incipiens indústries de tot el país. Les condicions del concurs eren que la màquina no podia passar d'un pes de sis mil kilos, i havia d'arrossegar-ne vint mil a una velocitat de 15 km per hora. El premi eren 500 lliures esterlines. Va guanyar George Stephenson, un mecànic que fins els vint anys no sabia ni llegir ni escriure, ell pot ser considerat el veritable pare del ferrocarril modern.

Allò que havia començat per transportar carbó, de seguida va servir per a tot tipus de transport, inclòs viatgers, tot i que en els començaments va rebre tot tipus d'anatemes, ja que no van faltar afamats metges que van predir la mort dels viatgers al passar dels 40 km/h, ni piadosos clergues que van veure el dimoni en l'invent, l'èxit del ferrocarril va ser aclaparador. Després d'Anglaterra, Austria l'any 1830 va ser el segon país en inaugurar un ferrocarril, van seguir França al 1832, Bèlgica i Alemanya al 1835, Rússia al 1837, Holanda i Itàlia al 1839, Polònia al 1846, Suïssa i Dinamarca al 1847 i per fi Espanya al 1848. Quan es va inaugurar el primer tren d'Espanya, a Anglaterra ja tenien 10.000 km de vies, a Alemanya 6.000 i a França 5.000.

El ferrocarril el va portar a la Península Ibèrica un indià català que tenia negocis a Cuba i on ja havia vist el tren, ja que a l'illa caribenya l'havien portat els nordamericans feia pocs anys. Al tornar al seu poble, Mataró, va impulsar la construcció d'un ferrocarril entre la seva vila i la capital catalana. La inauguració del nou mitjà de transport va ser tot un esdeveniment, que va donar peu a tot tipus d'actes socials i de versos ablegòrics i d'admiració envers la novetat mecànica.

"Entre los  
inventos mil  
ninguno tan  
portentoso como  
el del  
ferrocarril tan  
rápido como el  
viento te lleva  
hasta Mataró el  
carril en un  
momento jamás tal  
cosa se vio el  
comer en  
Barcelona y el  
cenar en Mataró"

La línia va costar 19.000.000 "reales de vellon", els preus dels bitllets eren 12 rals a la classe, 9 a la 2a i 6 a la 1a, per trajecte.

De seguida l'esperit emprenedor català va impulsar les construccions ferroviàries per millorar les comunicacions i els transports al nostre país, així el 1854 es va inaugurar el Barcelona-Granollers, el 1855 Moncada-Sabadell i el 1856 Sabadell-Terrassa; Molins de Rei-Castellbisbal i Reus-Tarragona, el 1859 Castellbisbal-Martorell; Terrassa-Manresa i Arenys de Mar-Tordera i el 1860 Granollers-Maçanet.

En aquests primers anys gairebé tot es construïa amb capital local, però al voler fer ampliacions i empalmar les diferents línies, degut al poc desenvolupament del país i les crisis polítiques amb les guerres carlines, es va haver de recórrer al capital estranger, principalment francès. L'any 1856 es van constituir, les societats d'inversions, "crédito mobiliario español, española mercantil e industrial, i compañía general de crédito", de les banques franceses, Pereire, Rothschild i Prost, amb un capital d'aproximadament 300 milions de "reales de vellón" cada una.

En principi, les concessions per a la construcció d'un ferrocarril eren per real cèdul·la i es donava per un període determinat de temps, tothom es veia amb cor de demanar-ne una, però la majoria caducaven sense ni haver començat les obres per manca de capital; com a curiositat, direm que la primera que se sol·licita a l'Estat espanyol és l'any 1830, de Jerez de la Frontera a Portal, de 7.000 vares de llargada, i la segona el 1833, és de Reus a Tarragona. Les dues van caducar l'any 1838 sense haver-se mogut ni una pedra. Per curiositat direm que les concessions les informava la "Dirección y juzgado de correos, postas, caminos, posadas, canales, vacantes y abintestatos del reino y de correos y postas de indias". El 1847 es crea el "Ministerio de comercio, industria y obras públicas", i el 1851 es crea, ja sol, el "Ministerio de fomento", que és el que ja es farà càrrec de tot el referent a camins canals i ports. L'any 1855 es publica la primera "ley general de ferrocarriles" per posar una mica d'ordre i seriositat a l'allau de sol·licituds de noves línies. Des de la data de la publicació d'aquesta llei, s'havien presentat més de 40 peticions i solament n'hi havia tres de començades.

Allò que en 5.000 anys no havia progressat gens, solament en 100 anys va fer un salt espectacular. D'una potència de 25 cv i un pes de 6.000 kg, l'any 1829, es passa a 3.000 cv i 115.000 kg.

Locomotora de fabricació anglesa, dels primers temps de la línia. Corresponia a la companyia

Tarragona-Barcelona-França, que en ser absorvida, va passar a la Madrid-Zaragonza-Alicante. Es va emprar des de la data d'inauguració fins a meitats dels anys 30 del segle XX.

Es pot dir que a les acaballes del segle XIX tota la xarxa ferroviària de l'Estat espanyol estava ja acabada, una de les últimes línies que s'estava bastint era l'anomenada "dels directes" entre Barcelona i Madrid. S'anomenava "dels directes" perquè ja hi havia enllaç entre les dues ciutats, però era via Lleida, i al fer-ho per Reus, Móra i Caspe s'estalviaven una quarantena de quilòmetres i a més eren dues companyies rivals, la de Lleida era la "Camino de hierro del norte de España", i la de Reus que era la que passava pel terme de Constantí, era la "Madrid a Zaragoza y Alicante". Amb aquesta gran companyia és amb la qual l'ajuntament de Constantí té alguns problemes i estires i arronses.

La companyia M.Z.A. havia absorbit la de Tarragona-Barcelona-França, que a la vegada era el resultat de les fusions i absorcions des de la primera companyia que era "Camino de hierro de Barcelona a Mataró", constituïda amb un capital de vint milions de "reales de vellón", distribuïts amb accions de 2.000 rals cadascuna. Després es van constituir les companyies, Mataró-Arenys de Mar, Barcelona-GranoIlers-Girona, Tarragona-Martorell, Barcelona-França per Figueres i altres. L'any 1899 hi va haver la fusió de les dues companyies; una vegada feta (T.B.F. tenia uns 600 km de vies i la M.Z.A. més de 2.500), dins la mateixa gran companyia la xarxa del T.B.E es va seguir explotant independentment amb el nom de "red antigua o red catalana" fins l'any 1925, no es va unificar totalment l'explotació des de Madrid.

El tram al qual pertany la via que travessa el terme de Constantí, és el de Reus-Roda d'una llargada de 31.250 metres, i que tenia estacions al Morell, la Secuita, Perafort, el Catllar, la Riera, la Nou i la Pobla de Montornès. Va ser inaugurada el 17 de Juliol de 1884 i fins l'any 1952 va veure passar tots els expressos i còrreus entre Madrid i Barcelona. A banda dels trens de mercaderies hi passaven uns deu trens d'horari fix en cada direcció, tots els dies, era una de les vies de més circulació de tot l'Estat espanyol. Al desviar-se el trànsit per la línia costanera de Tarragona, va perdre gran part de la seva importància i va anar morint poc a poc, fins que l'any 1980 es va decretar la seva clausura, solament resta en funcionament limitat, el tram que de Reus dona servei a l'estació de contenidors i a la Repsol. Per cert, que en el tram en servei i al desmuntar-se totes les instal·lacions, va quedar en peu l'electrificació fins al barranc de la Boella, ja que així dona força pel moviment a l'estació de contenidors que té un trànsit molt intens. Per al servei a Repsol, que és molt limitat s'utilitza la tracció diesel.

Aquesta va ser una línia que va comptar en tot moment, dins del possible, amb la més moderna tècnica ferroviària, a l'establir-se la via pels anys vuitanta del segle XIX, es va fer amb carril de 32'5 kg per metre linial de procedència francesa i anglesa. Al primer terç del segle XX es va renovar en via de 45 kg per metre, ja procedent dels "Altos Hornos de Vizcaya", i és la que amb el manteniment corresponent va arribar fins al tancament. L'any 1958 es va electrificar i a partir d'aquesta gran millora, curiosament va començar una ràpida decadència fins al seu tancament.

En els cent vint-i-cinc anys d'història d'aquest ferrocarril, s'ha dit, si havia de passar per aquí o per allí o per l'altre costat. En la recerca que s'ha fet al "Museo Nacional Ferroviario" no hem trobat res de tot això, no sabem si per pèrdua de documentació (cosa que pot ser) o perquè veritablement solament fossin dites sense cap base real.

Hi hem trobat el projecte original amb tot tipus de plànols i pressupostos de construcció originals de l'any 1881, l'estació que feien servir els constantinecs per agafar el tren, la del Morell, va costar 32.360 PTA, 20.160 l'edifici, 3.000 les andanes, 1.000 el moll de mercaderies, 6.000 el dipòsit d'aigua, 1.700 els fossars, i 500 el pou, la part tècnica va

costar 29.150 PTA, 6.000 els canvis de via, 15.200 les plaques per girar vagons, 2.400 la columna hidràulica, 2.000 les canonades, 900 la bomba d'aigua i 2.650 PTA van ser els drets de duanes, ja que en aquells anys la indústria espanyola era molt incipient i no podia fer aquest tipus de subministraments.

S'han trobat en actes de l'ajuntament de Constantí algunes peticions per poder disposar d'una estació al poble, però tret de la que es va fer l'any 1897, que era un baixador al camí de la Selva, en la via ja existent; les altres van ser de ferrocarrils que només van existir sobre el paper. S'ha de tenir en compte, com hem dit abans, que durant l'últim terç del segle XIX i el primer del XX, tothom es veia amb cor de fer una petició i cada govern que passava feia la seva llei de ferrocarrils. La Mancomunitat de Catalunya, també va fer la seva, en la qual hi entraven un Reus-Montroig, Tàrraga-Balaguer-Linyola; Tarragona-Pons; Lleida-Fraga; Pons-Guisona-Cervera; Sürria-Cardona; Tarragona-Igualada-Manresa-Vic-Amer-Figueres. Possiblement alguna d'aquestes vies s'acostava a Constantí i això va fer que es demanés estació, però ja hem dit que solament van ser projectes.

Avui dia si que Constantí té estació, encara que no sigui d'obertura comercial, però dins del terme municipal hi ha una important fàbrica de travesses ferroviàries de formigó, amb

una producció de més de 1.000 travesses cada dia i ocupa més de 35.000 m<sup>2</sup>. També hi ha uns tallers de l'empresa Camsa, una de les més grans constructores del país, principalment d'obra ferroviària, però el que té més moviment, és l'estació d'entrada i sortida de trens purs de contenidors, en la qual arriben i surten de 10 a 12 composicions cada dia, hi arriben de l'estació de Reus amb tracció elèctrica i allí una locomotora diesel assignada fixa al polígon, fa tots els moviments de composició i descomposició de vagons, en reben i n'envien a tot l'estat i a tota Europa, ocupen més de 50.000 m<sup>2</sup> i en aquest moment s'està ampliant.

Seguint l'ocupació física de la línia al terme de Constantí, ens trobem que la via entra provinent del de Reus seguint el quilòmetratge des de Madrid per la partida de les puntes i passa per les partides de Mas Bové, Sant Ramon i Mas Caballé i deixa el terme després de travessar el barranc de Mas Blanc o torrent de Magrinyà per endinsar-se al terme de la Pobla de Mafumet. Seguida físicament la via per tot el recorregut pel terme ens trobem que la travessen 5 passos a nivell, el primer l'antic camí d'Almoster, també anomenat camí de Mas d'en Porta i camí Mas Ventura. Actualment el camí arriba fins a la via pel costat muntanya i a l'altre costat està tallat i tancat per l'estació de contenidors del polígon industrial. Després venia el pas del camí de la Selva i Mas de sant Ramon i Mas de l'Apagalos. Actualment convertit en carretera asfaltada i amb un pas inferior. Ve ara el pas del camí de l'Olbi i l'últim és el pas a nivell del Mas Caballé<sup>(1)</sup>).

14 juny 1870

"Se da cuenta de una petició para que e/ ferrocarril/ de/ val de Zafén termine en Reus o Tarragona".

Aquest ferrocarril és una de les moltes peticions que es feien en aquells anys i cada dos per tres es canviava el projecte de traçat, al final solament es va posar en servei un

(1) Transcripció del llibre d'actes de l'ajuntament de Constantí que és guardat a l'arxiu municipal i que fa referència al ferrocarril.

Locomotora dels temps més esplendorosos de la línia. La va fabricar el 1927 "La Maquinista Terrestre y Marítima". Va ser retirada a principis dels 70 del segle XX.

tram de pocs quilòmetres entre Puebla de Híjar i Alcañiz i encara se'n va fer càrrec de la seva explotació l'Estat per

fallida de la societat titular. Després de la guerra civil es va prollongar fins a Tortosa, però no va arribar mai al port de Sant Carles de la Ràpita, ja que s'havia projectat com a sortida d'Aragó al mar. Es va clausurar l'any 1977.

11 agost 1883

"Se da cuenta de la petición de/ ingeniero de los ferrocarriles directos de Madrid y Zaragoza a Barcelona y para la sección que comprende e/ término municipal de esta villa y atravesando varios caminos vecinales y rurales podría e/ ayuntamiento nombrar una junta de su seno para que en unión de dicho ingeniero inspeccionen las travesías por donde ha de pasar la citada vía y levanten la correspondiente acta de ello".

És l'únic ferrocarril de tots els projectats al terme de Constantí que es va construir.

14 juny 1884

"El señor presidente dio cuenta de que por los empresarios de las obras de la vía férrea de Madrid y Zaragoza a Barcelona, en este término municipal extraer las tierras que pusieron en el camino vecinal que de esta localidad dirige a la Selva y Reus y otros puntos, en el sitio conocido por la heredad de Dn Jose M. Borràs y debe acordarse lo que procede en este caso, puesto que es competencia exclusiva de los ayuntamientos. Enterados los señores del ayuntamiento de lo manifestado por e/ señor presidente, por unanimidad de votos se acuerda que no se permita en manera alguna dejar sacar tierras del camino vecinal/ que de esta villa diriga a la Selva Reus y otros puntos a los empresarios de la vía férrea de Madrid y Zaragoza a Barcelona de la propiedad de Dn. José M. Borràs en este término municipal, dejando arreglada la alcantarilla con su correspondiente desagüe y que dejen dicho camino arreglado y con una anchura suficiente, para que puedan pasar por dicho punto dos carros como antes pasaban".

Ja està vist que els empresaris sempre han fet de les seves.

10 juny 1888

"Así mismo dio cuenta e/ Sn Presidente que se han hecho las diligencias para poder obtener de la dirección de los ferrocarriles trasversales de Cataluña que pasa por este término municipal/ y partida de Cencelles al otro lado de/ río Franco/í, que hagan una estación frente a esta población y se ha obtenido mediante la obligación de haber de tomar en acciones, la expropiación de los terrenos de este distrito municipal que ocupa dicha vía y la citada estación".

O sigui que els compraven el terreny a canvi d'accions. Bon negoci!!

Aquest ferrocarril transversal de Catalunya va passar per diverses etapes, unes més bones que altres, es van arribar a fer algunes obres, però al final tot va quedar en res.

24 juliol 1897

"A propuesta de/ señor presidente y en virtud de reiteradas instancias de varios propietarios de este distrito municipal se acuerda solicitar de la gerencia de la compañía de los ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia construya un apeadero en este término y punto que atraviesa esta vía férrea el camino de la Selva".

Es la vegada que es va estar més a prop de tenir estació.

9 agost 1908

"Se ha dado cuenta de un escrito del señor presidente de la diputación provincia/ de 31 de/ mes pasado en el que se acompaña una copia de la instancia que se dirige a/ ministerio de fomento en súplica de que se adicionen varios ferrocarriles reunidos en el plan que está interesado este ayuntamiento recuerde los propositos de la diputación para que se logre e/ de Móra la Nueva, García, Torroja, Poboleda, Cornude//a, Alforja, Reus, Constantí, Tarragona, y se acuerda atender en todo lo que interesa a la diputación provincia/ por medio de su presidente y dirigir a/ ilustrísimo SE Ministro de fomento suplicando sea atendida la instancia de la diputación y suplicando a los diputados a codes por este distrito y a los señores senadores por la provincia para lograr se influya en e/ plan genera/ de ferrocarriles secundarios antes mencionados".

D'aquest projecte se'n va començar a parlar a finals del segle XIX. Amb alts i baixos va anar passant el temps fins a l'última revifalla que va fer amb la Dictadura de Primo de Rivera. Al final va acabar en molt poca cosa.

9 febrer 1913

"Se da cuenta del proyecto de/ ferrocarril de Cervera a Tarragona, pasará según e/ proyecto por: Bel/munt, Santa Coloma de Quera/t, las Pilas, Rocafort, Sarra/, Barberá, Cabra, Figuero/a, Pla de Cabra, Valls, Val/mol/, la Masó, Rourell, Vilal/onga, More/l, Pobla de Mafumet y Constantí.

Se ruega a/ exm. sr. ministro de fomento que apruebe dicho anteproyecto para que sirva de base al concurso con la condición de que los concursantes estén obligados a dotar de estación a todas las poblaciones que en el referido anteproyecto gozan de este beneficio y



Preéi	og	Ptgá	Pta'	t, Prai	"(FrauA)\$.	851 Exp.,	01	701,	gu	521 'i0	705	933	2c4
		8\$55		D•	D• Castelldefels		16.'2						
		.75		D•	D• Vallcarea (speadero)		15,26						
		2.85	0.00	1. Sit		O.R.	15,530,						
		4.10		D.			8,50						
		4.[t5	*1.45	D. calaf9il,			10. 10.41 16.41						
		{66	2.80	D. San Vicente,,Ee			17.18						
		6.20	9,25	Sal. —			11. 17.3*						
		7iis	'g0	Lleg.			11.24 11.80						
		8.40	4:80				17.40 18.						
		8.40					13.14						
		8.80	i."90				18.22						
		11.65					12. 8						
		12.45					12 31						
		12.40,					12,48						
		18.30	0.40				13.18						
		libo	Muso				10.45						
							14,						
							14.24						
							14.44						
							15 • ge						
							15.38						
							21-82 23.						
							0 1						
							0.18						

Horari de la línia Reus-Roda de l'any 1915. Les tres primeres columnes són els preus de la, 2a i ga classe, des de Barcelona. La següent és la distància quilomètrica i les inicials següents són el costat on escau l'estació segons el sentit de marxa del tren.

para que sirva a los intereses de las comarcas más prósperas de dicha parte de la provincia que son las que necesitan de tal medio de transporte para valorar los cuantiosos productos y desarrollar la riqueza de los que aun pueda producir." Com hem dit abans, tot van ser trens de paper.

13 gener 1920

"Dada cuenta de una carta de Dn. Brenabe Martí respuesta a la construcción del ferrocarril de Tarragona a Pons y de una entrevista celebrada por el señor secretario con e/ vocal de/ comité comarca/ Dn, Santiago Vallvé, e/ ayuntamiento acuerda celebrar una entrevista con dicho sn Vallvé, Vela, Dalmau, Abelló y Pujol vocales todos de/ comité comarcal, para tratar de solucionar las diferencias de criterio que existen entre esta corporacion y e/ comité comarca/ referente a la cantidad con que debe contribuir esta villa a la construcción del mentado ferrocarril".

La Mancomunitat de Catalunya va donar l'última empenta a la construcció d'aquest ferrocarril i es van fer una sèrie d'estudis per finançar-lo amb contribucions especials, perb com passa sempre amb estires i arronses per veure qui paga més o menys, va venir Primo de Ribera i tot se'n va anar a norris.

12 juny 1937

S'aprova una petició d'un obrer del ferrocarril que vivia en una caseta de la companyia M,Z.A, al costat de la via perquè se li donés permís per traslladar-se al Mas de l'Apagalos, ja que temia els bombardejos de l'aviació<sup>(2)</sup>.

(2) Transcripció de la correspondència guardada a l'arxiu municipal que fa referència al ferrocarril.

Plànol del projecte original de l'any 1881 , on es veu com ha canviat el terme, A la cru'illa de la via al Km 55.3 amb el camí de la Selva, on es va demanar una estació.

1884

"Carta de/ gobierno de la provincia de Tarragona dando cuenta que se concede permiso a la compañía de Madrid a Zaragoza y Barcelona para la extracción de arena y grava de la riera de la Boe//a y otra carta de la compañía ferroviaria comunicando se había dado permiso al contratista Joaquin Bosch para la extracción de 700 m<sup>3</sup> de arena. "

**D'aquestes extraccions es queixa l'acta de l'ajuntament de 14 de juliol de 1884.**

1888

"Carta de la dirección de la compañía del ferrocarril transversa/ de/ principado de Cata[uña dando cuenta que ha tomado nota de la petición de varios vecinos para que se construya una estación en este término municipal. "

**Aquí es va començar a parlar d'aquest ferrocarril que era com el Guadiana, apareixia i desapareixia a temporades.**

COMPAÑÍA

FERRO-CARRIL TRANSVERSAL del &  
PRINCIPADO DE CATALUÑA &

DIRECCION Y GERENCIA

Carta de la Companyia Catalana de Ferrocarril de 1888, confirmant la petició d'alguns veïns que demanaven una estació.

## FERRO-CARRIL TRASVERSAL

LÍNEA DE TARRAGONA A ROSAS

Sobre de la carta de 1888

1904

"Carta de/ gobierno civil de Tarragona, jefatura de obras públicas avisando que el día 30 de Mayo se procederá al acotamiento de la ocupación necesaria de terrenos en este municipio para el ferrocarril Samper a Roda.

Carta de la compañía de ferrocarriles de para que los propietarios afectados por el trazado de la vía se personen en la oficina de vías y obras de la estación de Reus para escuchar reclamaciones.

Carta de obras públicas de la provincia de Tarragona dando cuenta de/ proyecto de ley de ferrocarriles secundarios para oír alegaciones sobre los efectos en el término municipal de Constantí".

La línea Samper a Roda es la que atraviesa el término municipal, los de los ferrocarriles secundarios van ser solamente proyectos.

1908

"Carta del presidente de la diputación de Tarragona a/ alcalde de Constantí mandándole copia de la instancia dirigida al ministro de fomento para que apoye la construcción de varios ferrocarriles.

REO CATALANA

viA OBIZAS

e--Z-6

er-e

Notificaciô als propietaris per a possibles reclamacions. 1904 Se solicita, Móra de Ebro, Benisanet, Miravet, Benifa/let, Cherta, Aldover, Roquetas, Tortosa, Amposta, San Carlos de la Rápita, Gandesa, Corbera, Camposines, Móra, Valle de Garcia, Ribera del Río, Ciurana, Col/ de Alforja, Reus, Constantí, Tarragona, Vendrell, Albiñana, Masl/orens, Rodoñá, Puigtiñós, Vilarodona, Aiguamurcia, Santas Creus, Pont de Armentera. "

Tot van ser projectes, l'únic que es va acabar després de la Guerra Civil, va ser el d'Aldover, Roquetes, Tortosa. No va arribar mai a Sant Carles de la Rápita ni venia de Móra, sinó de Puebla de Híjar.

1918

Instància de l'alcalde de Constantí adreçada al president del consell permanent de la Mancomunitat de Catalunya sol•licitant un ferrocarril Tarragona-Valls.

Invitació a l'alcalde de Constantí perquè assisteixi a una reunió a Tarragona convocada pel diputat a corts per Valls-Montblanc i per l'alcalde de Sarral per tractar del ferrocarril Tarragona-Puigcerdà.

Van ser dels projectats "ferrocarriles secundarios" i dels quals no es va fer gairebé res.

1919

Carta del consell permanent de la Mancomunitat de Catalunya en la que tramet a aquest ajuntament l'exemplar de l'anunci de concurs sobre ferrocarrils secundaris perquè sigui públic a la casa consistorial.

"Carta de la comisión ejecutiva comarcal de Tarragona del ferrocarril Pons-Cervera-Valls-Tarragona, urgiendo la creación de la comision de esta villa".

Sembla que es bellugava tot molt, i no va ser per manca de reunions, comissions, delegacions, etc. Tot va acabar en fum.

D'aquest mateix any hi ha una nota del full parroquial de Constantí que dóna per fet que el ferrocarril Tarragona-Pons tira endavant a tota màquina. Està vist que ni amb el recolçament de l'església es va poder fer res.

Fins aquí tot el que hem pogut esbrinar de la historia documentada del pas del ferrocarril pel terme de Constantí. Pot ser que hi hagi altres documents en altres arxius, perb ja no hi hem pogut arribar. Indubtablement si s'hagués fet solament la meitat del que es va projectar durant aquells anys, avui no tindríem la manca de comunicacions que patim.

Els últims projectes ferroviaris que ha fet la Generalitat, són gairebé còpia literal del que es va pensar a finals del segle XIX i començaments del XX. Viure per veure!

He d'agrair a l'amic Josep M. Sabaté la guia i els consells que m'ha donat per moure'm pel món dels arxius.

Al Josep Estivill, arxiver de l'arxiu municipal de Constantí, per saber aguantar totes les meves consultes i peticions en les moltes tardes que vaig anar a consultar-lo.

## BIBLIOGRAFIA

FRANCISCO WAIS: Historia de los ferrocarriles españoles. Editora Nacional. 1974.

TOMAS M. UBACH: El ferrocarril, la xarxa catalana. Ketres editors. 1984. SANTIAGO RIERA:

Quan e/ vapor movia e/s trens. Marcombo, S.A. 1998.

Srs I amic: D' ençà que la líancomunitat de Ca talunya se preocupa de construir una zarxa fe- rroviaria, que alguna pobles de la eonca de Bar- bará, han fet gestions encaminades a obtenir la seguritat de que el ferrocarril puigcerdá-Tarra gona ben promte un fet. Drrerament havem vist cue, en alguna sectors del nostre pone, B fan actives gestiona per procurar preval- gui la preterició de aquella via, i unint an ailó la inminencia ; t una de. finitiva resoluci6, se fá necegseri al criteri delg gotgcritg la coordinació de tote ele pobles interessats per áuntar to- ta la nostra benefici dels nostres interessos Ilegitins.

Per airó ens permetem convocar-vos a una res unió al Centre Industrial de Tarragona, el pr6zin dia 13,8 les Ildel matí en , per acordar lo més convenient per fer prevaldre Les nostres as-

del que representell no nanquev a la reunió  
Sarreal 8 dé de 1918

El diputat Corts Ide de Sarreal per Vall -

SR ARCAIDE C OISTAÑTI.

Convocatòria a una reunió informativa a l'alcalde de Constantí.