25

Novembre
2013

L'Arxiu t'informa
Butlletí de l'Arxiu Municipal de Cambrils

Cambrils, nus històric de comunicacions

Al llarg de la història, Cambrils ha estat un municipi travessat per les grans vies de comunicació general. Des de la Via Augusta dels romans, passant pel Camí Reial de les èpoques medieval i moderna, per la via fèrria Barcelona-Tortosa construïda la dècada de 1860 i per la carretera general N-340, fins a l'autopista i l'autovia de l'actualitat, diversos han estat els eixos longitudinals de llarga distància que han anat travessant el territori de llevant a ponent, en paral·lel a la línia de la costa.

Aquests eixos han portat a Cambrils persones, mercaderies i idees de territoris més o menys allunyats. Només per parlar del segle XX, el tren va fer possible el desembarcament de turistes, l'arribada d'immigrants de la resta de l'Estat i els intercanvis comercials a mitjà i llarg abast. Viatgers que anaven de Barcelona a València per la carretera general s'aturaven a Cambrils a fer parada i fonda.

A la vegada, com a qualsevol altre municipi, a Cambrils han existit des de temps molt remots camins que -en transversal o en diagonal a la costa- han portat fins als pobles veïns. Encara avui -tot i l'impacte dels nous traçats- es poden localitzar al territori rastres i fragments dels antics camins de Mont-roig, Montbrió, Vinyols i Reus que han permès relacions fluïdes amb tots ells.

En època baixmedieval, a la vora dels camins de Mont-roig i Montbrió es va construir la Castlania, un edifici que en diferents èpoques ha servit per controlar el pas per aquests camins i per centralitzar l'explotació agrícola de la zona. Precisament aquesta tardor s'ha inaugurat la restauració i consolidació de les restes que se'n conserven, gestionades pel Museu d'Història de Cambrils.

La costa en si mateixa ha estat -amb intensitat variable al llarg dels temps- un punt de sortida i arribada de comunicacions i transports. La construcció del port a partir de 1933 va dotar de noves possibilitats a la flota pesquera. Ja molt abans, però, la Platja de Cambrils i la punta de l'Esquirol -aquest últim, amb una orografia que permetia ancorar les embarcacions- s'usaven com a punts d'embarcament i desembarcament de mercaderies.

Finalment, al llarg de la història les diverses rieres i torrents que travessen el terme cap a la costa han estat també utilitzats com a vies de penetració cap a l'interior, molt més que en l'actualitat. La confluència entre la riera de Riudoms i la punta de l'Esquirol, per exemple, explica que aquell indret s'usés en època moderna com a lloc de desembarcament, el 1850 per alçar-hi una torre de telegrafia òptica i durant la Guerra Civil de 1936-1939 per construir-hi un niu de metralladores.

La presència dels eixos longitudinals de llarga distància de vegades ha tingut conseqüències negatives per a Cambrils. En són exemple el pas continuat de tropes que calia allotjar i alimentar, el manteniment que calia fer a la carretera general, els serveis de bagatges que els cambrilencs havien de prestar -i que trobareu explicats a l'última pàgina d'aquest butlletí- i la inseguretat de veure convertits en carretera diversos carrers del Nucli Antic -sobretot, arran de la multiplicació dels vehicles de motor a inicis del segle XX-, tal com han patit molts pobles de carretera.

Camí de Mont-roig, entre l'autopista i el futur corredor del Mediterrani

En moments extraordinaris de la història, la bona combinació entre totes aquestes vies de comunicació s'han girat en contra de Cambrils i l'han convertit en focus d'atacs, més enllà d'allò que es podria preveure pel seu pes demogràfic i econòmic.

Com a exemple, dos dels episodis més tràgics de la història de Cambrils. El Setge de 1640 només es pot entendre si pensem que va ser la primera població que va trobar l'exèrcit de Felip IV venint de Tortosa pel Camí Reial, després de passar el coll de Balaguer. Durant la Guerra Civil de 1936-1939, Cambrils va patir més de 50 atacs aeris i centenars de falses alarmes de bombardeig que s'expliquen pel pas continuat de tropes i armes per la carretera i la via fèrria i per la presència del port, que convertien el municipi en un lloc estratègic dins de la rereguarda, encara que no tingués cap indústria de guerra.

Aquesta tardor, el cicle *Ports, camins i trens. Cambrils, nus històric de comunicacions* ha posat de relleu tots aquests eixos viaris, la seva evolució, el seu estat actual i les seves conseqüències al llarg de la història. Amb aquesta vuitena edició dels cicles de memòria històrica de tardor, l'Arxiu Municipal de Cambrils i el Museu d'Història de Cambrils han continuat aportant elements per conèixer la història de Cambrils i l'entorn en el qual ens movem cada dia.

El moixó que apareix a la capçalera d'aquest butlletí reprodueix una il·lustració del *Llibre d'ordinacions* de 1525-1889, del fons de l'Ajuntament de Cambrils. Es troba a la part interior de les cobertes del llibre i, possiblement, va ser dibuixat per un dels escrivans que van intervenir en algun moment de la seva redacció.

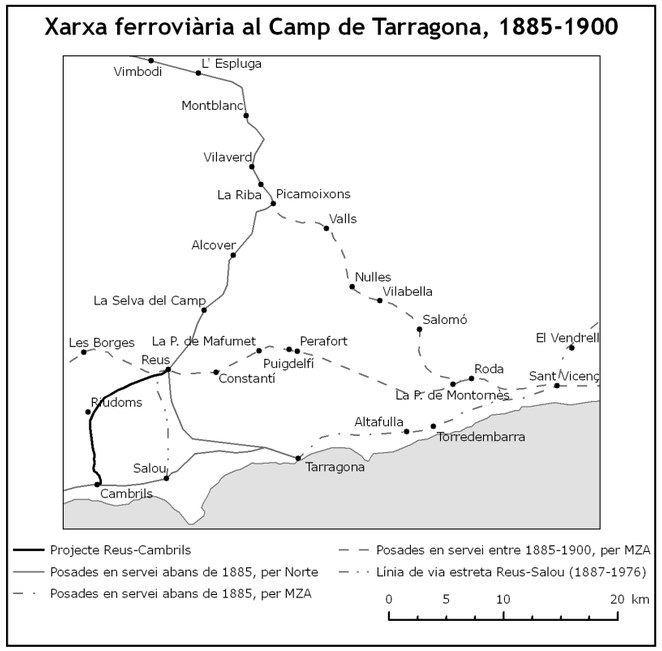
Aquest tipus d'esbossos són relativament habituals en els llibres d'època medieval i moderna. Ens permeten conèixer aspectes de la vida quotidiana dels qui els escrivien o els utilitzaven.

El projecte de connexió directa de Cambrils a Reus (1885)

Jordi Martí Henneberg, catedràtic de Geografia Humana (Universitat de Lleida)

Un programa d'investigació sobre l'evolució de la xarxa ferroviària[1] ha permès localitzar documentació inèdita sobre el projecte de construcció d'una línia ferroviària entre Cambrils i Reus. El manuscrit, de 21 planes, inclou un croquis del recorregut de la línia i la memòria econòmica. El document es troba a l'arxiu de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles[2] amb altra documentació de l'empresa promotora, Ferrocarriles Directos de Madrid y Zaragoza á Barcelona.

En aquest article es presenta en primer lloc el projecte i tot seguit es contextualitza en termes territorials i empresarials. És precisament aquest context el que justifica l'interès d'un projecte no realitzat. L'anàlisi de la documentació aporta elements de reflexió sobre l'evolució històrica i geogràfica del Camp de Tarragona i permet valorar un tema de tanta actualitat com la construcció del ferrocarril d'alta velocitat.



Mapa 1
Mateu Morillas-Torné

El projecte ferroviari de 1885

L'interès principal del projecte rau en una ambiciosa estratègia empresarial, inspirada per una encertada visió territorial. Es tractava de la proposta que la connexió Cambrils–Reus dotés de complementarietat la circulació Madrid–Barcelona amb la València–Barcelona (vegeu el mapa 1).

Com és sabut, aquestes línies confluïxen a Tarragona, però durant un llarg període van ser propietat de companyies competidores. Les empreses concessionàries no prioritzaven les aliances per cercar un benefici mutu, en aquest cas per potenciar els eixos de desenvolupament de l'Ebre i del Mediterrani. A més, l'estació de Tarragona es va implantar a prop del port, entre un promontori i el mar. La platja de vies era doncs reduïda i dificultaria les obres per integrar les dues línies.

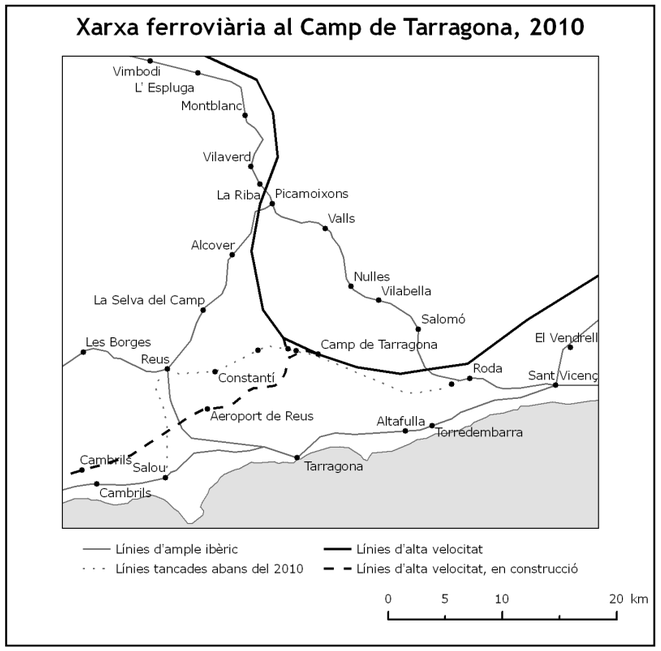
Calia cercar una altra solució. La més apropiada era connectar Cambrils i Reus via Riudoms, una inversió relativament modesta (1,3 milions de pessetes, 108.000 pts/km), capaç de generar gran efectes multiplicadors en el benentès que es col·laborés amb la companyia que gestionava la línia de València.[3]

Així s'expressa a l'avantprojecte, on l'enginyer en cap es refereix a la necessitat d'unir l'estació de Reus amb la línia València–Barcelona. Presenten tres opcions: via Salou, via Cambrils o via l'Hospitalet. Cambrils fou l'opció preferida per la seva major importància econòmica i demogràfica en relació als altres dos nuclis, i també per raons topogràfiques. És a dir, perquè significava un cost menor.

En concret, la línia es preveia d'aquesta manera: «*arranca la traza á la salida hacia el Ebro de la Estación de Reus* [l'actual]*, pasando el pontón sobre el barranco del Escorial para evitar así una nueva obra sobre el mismo*». S'entén que des de Riudoms s'anava a buscar la riera de Maspujols, per baixar pel seu vessant esquerre i així empalmar amb el pont ja construit, abans de l'estació de Cambrils. A més, es construïa amb una amplada suficient per a doble via, a diferència de la via actual que és única.

El context territorial i empresarial de la connexió Cambrils–Reus

Si bé el context territorial defineix la importància de la inversió proposada, és el marc empresarial el que explica que la proposta es presentés el 1885, ni abans ni després, i també el fet que no es portés a terme.



Mapa 2
Mateu Morillas-Torné

En primer lloc, doncs, en termes geogràfics cal partir de l'evidència que una xarxa de transports serveix per connectar un territori amb la màxima eficiència. Des dels inicis de l'ús del ferrocarril amb horaris regulars[4] i fins a l'actualitat, els estats han mantingut les atribucions clau en la configuració de la xarxa gràcies bàsicament a tres instruments: aprovació de concessions, garanties de rendibilitat a les companyies o inversions directes.

En el cas espanyol, RENFE es constituí el 1941 com a monopoli. Fou el resultat de l'absorció de les diferents empreses ferroviàries privades, que a la vegada n'havien anat integrant d'altres que no havien pogut aguantar la competència.

En la majoria de països europeus, les companyies procuraren repartir-se el territori i les principals connexions. Aquesta estratègia en forma de càrtel assegurava unes quotes de mercat i reduïa la competència.

És a les zones de confluència entre empreses on es podien produir conflictes d'interessos i el Camp de Tarragona n'és un bon exemple. Aquí, la primera inauguració tingué lloc entre Reus i Tarragona el 1856. Durant la segona meitat del segle XIX es produí un procés complicat de projectes i inauguracions protagonitzat per tot un seguit de companyies que, en bona part, foren absorbides per d'altres.

No hi ha aquí espai per entrar-hi en detall,[5] però el mapa de les companyies implicades s'anà simplificant a favor de dos grans empreses de capital francès: la Madrid-Zaragoza-Alicante (coneguda com a MZA) i la Compañía de Caminos de Hierro del Norte de España (coneguda com a Norte).[6]

La proposta de connexió Reus-Cambrils que ara ens ocupa, la presentava la companyia Ferrocarriles Directos el mes de març de 1885. El projecte arribava després d'un període expansiu en què l'empresa ja havia inaugurat el tram Barcelona–Sant Vicenç via Vilanova i la continuació fins a Picamoixons. També havia invertit en el tram Saragossa-Reus via Casp, que no arribà a inaugurar ja que féu fallida el 1886. El projecte Reus-Cambrils, en conseqüència, va quedar en suspens.

Un projecte abandonat

Després d'aquesta fallida de Ferrocarriles Directos, el projecte l'hagués pogut dur a terme la companyia Norte, que el 1891 controlava tant el tram Lleida–Reus–Tarragona com el València-Cambrils–Tarragona. Però l'entorn ja no era expansiu, l'oferta de serveis havia anat més enllà de la demanda i les companyies prou feina tenien a subsistir.[7] Durant el segle XX s'anà imposant el transport per carretera i la connexió entre els eixos de l'Ebre i del Mediterrani quedà resolta per autopista.

Però, ara, en ple segle XXI, es reprodueix la discussió sobre com assegurar-hi també una connexió ferroviària (vegeu el mapa 2). Quan s'inauguri el servei directe Cambrils – Aeroport de Reus – Lleida, s'haurà fet realitat la utopia que uns visionaris plantejaven el 1885.

[1] Projecte HGISe, Ministeri d'Economia I Competitivitat.

[2] Arxiu Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE). *Anteproyecto de un ramal de enlace entre las estaciones de Reus (directos) a Cambrils (Valencia)*, 1885. Fou localitzat per Jordi Martí Domínguez durant la recerca que ha donat lloc al documental *Cambrils, l'evolució d'un poble* [DVD]. Barcelona, 2013. http://www.youtube.com/watch?v=D6SB7K2ax_k

[3] «... *será un magnífico negocio para esta Compañía si se efectúa bajo los auspicios de una inteligencia en la citada Compañía de Almansa á Valencia y Tarragona*...». A *Anteproyecto* (*op. cit.*).

[4] El primer, entre Manchester i Liverpool, data de 1830. A Espanya el Barcelona-Mataró és de 1848.

[5] Vegeu Anguera, Pere. «La formació de la xarxa ferroviària al Baix Camp». A *Recerques: història, economia, cultura*, núm. 11 (1981). Hi explica que les forces vives de Reus i també les valencianes van defensar que la línia de València connectés amb Tarragona via Reus.

[6] El mapa 1 indica el projecte Cambrils–Reus (1885) que ens ocupa, els trams en servei el 1885 que més endavant acabaran sent propietat de MZA o bé de Norte. També les inaugurades a partir de 1885 i que formaran part de MZA, així com el tram de via estreta entre Reus i l'estació de via ampla de Salou.

[7] Pascual, Pere *Los caminos de la era industrial*. Barcelona: Edicions de la Universitat de Barcelona, 1999.

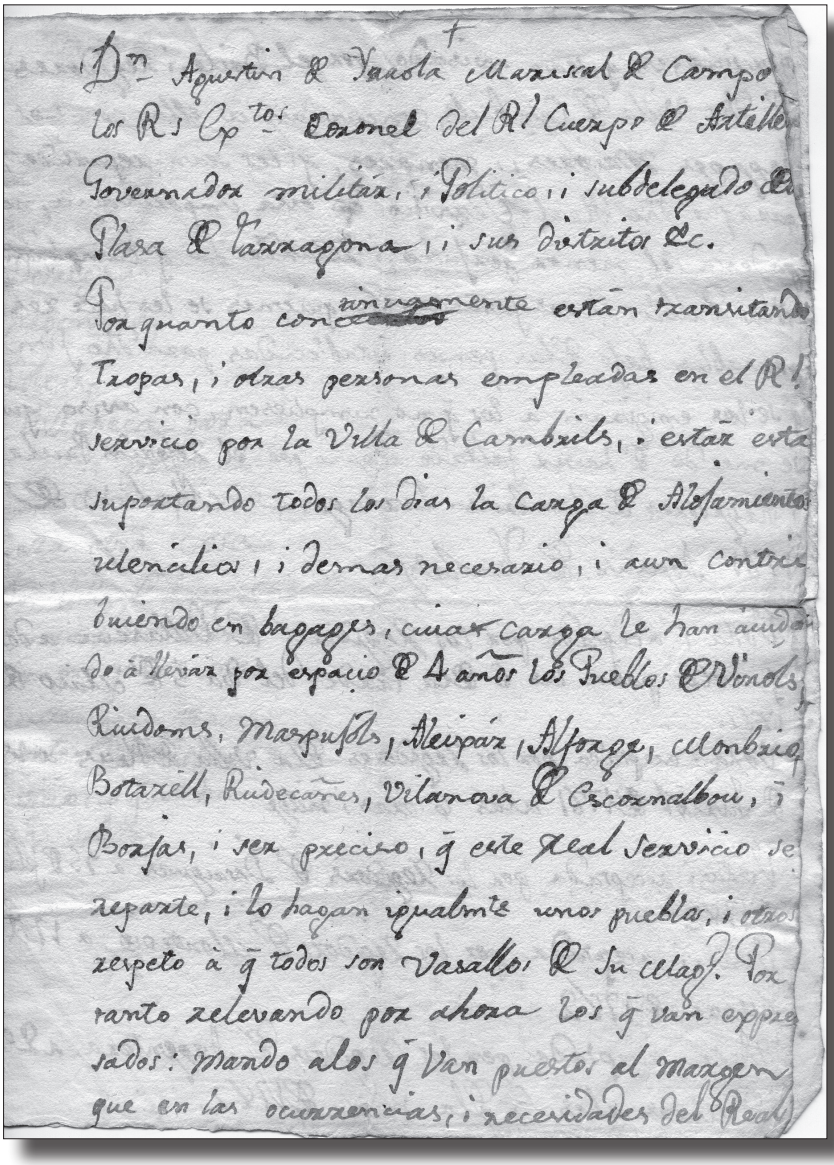
El document protagonista

Ordre sobre el servei de bagatges (1781)

El 19 d'abril de 1781, el governador militar i polític de Tarragona va promulgar una ordre sobre el servei de bagatges que prestava Cambrils.

Aquesta era una de les conseqüències que Cambrils patia diàriament pel fet que la carretera reial entre Tarragona i València travessava el seu terme municipal. Els cambrilencs estaven obligats a transportar i allotjar els combois oficials. Això vol dir que en qualsevol moment podia arribar a l'Ajuntament una ordre superior manant que es presentessin un seguit de persones, equipades amb carros i mules, a l'extrem del terme (ja fos tocant a Vinyols i els Arcs o tocant a Mont-roig), per transportar fins a l'altre extrem un comboi militar, un carregament oficial, uns presos o un missatge de correu. Tot plegat obligava a tenir preparats uns llistats de persones amb carro, per poder-los cridar quan era necessari.

Aquest servei podia arribar a resultar molt feixuc, com detalla el document: «*Por quanto continuamente están transitando tropas i otras personas empleadas en el Real Servicio por la villa de Cambrils, i estar ésta suportando todos los días la carga de alojamiento, utencilios i demás necesario*».



Primera pàgina de l'ordre

AMCAM. Lligall Correspondència sobre el servei de bagatges (1781/1903)

Per això, tot un seguit de pobles del voltant ajudaven Cambrils a realitzar aquest servei. En anys anteriors ho havien fet Vinyols, Riudoms, Maspujols, l'Aleixar, Alforja, Montbrió, Botarell, Riudecanyes, Vilanova d'Escornalbou i les Borges. Ara, l'ordre manava que es creés un nou torn de pobles que havien d'ajudar Cambrils cada vegada que haguessin de fer un transport: Mont-roig, Riudecols, Duesaigües, l'Argentera i les Voltes. Si necessitaven carros auxiliars, podien cridar també Vila-seca i Reus.

Tot plegat va desembocar en la creació d'un districte de bagatges, dirigit per Cambrils, i que aplegava tots aquests pobles. Tenia una organització força sistemàtica. Cambrils demanava a cada poble un llistat de propietaris de carros i els anava cridant cada vegada que els necessitava. Després, les persones que havien fet el servei cobraven una petita quantitat, que Cambrils canalitzava. Tot plegat va generar uns expedients força interessants que inclouen ordres, albarans de serveis realitzats, inventaris de les cavalleries de cada poble i correspondència sobre l'organització i incidències, que aporten força informació sobre els carros, mules i matxos que hi havia en tots els pobles del districte. Allò que en el seu dia va ser una càrrega per a Cambrils esdevé avui una font de coneixement de la història, que trobareu comentada més àmpliament a l'apartat Patrimoni col·lectiu de la web.

Arxiu Municipal de Cambrils

Plaça de l'Ajuntament, núm. 4. 43850 CAMBRILS.
Tel. 977 794 579, ext. 3061 www.cambrils.cat, arxiu@cambrils.cat
Horari: Dilluns, dijous i divendres de 9.30 a 14.30
Dimarts i dimecres de 9.30 a 14.30 i de 16 a 19

AJUNTAMENT DE CAMBRILS
Cultura

L'ARXIU
municipal de Cambrils