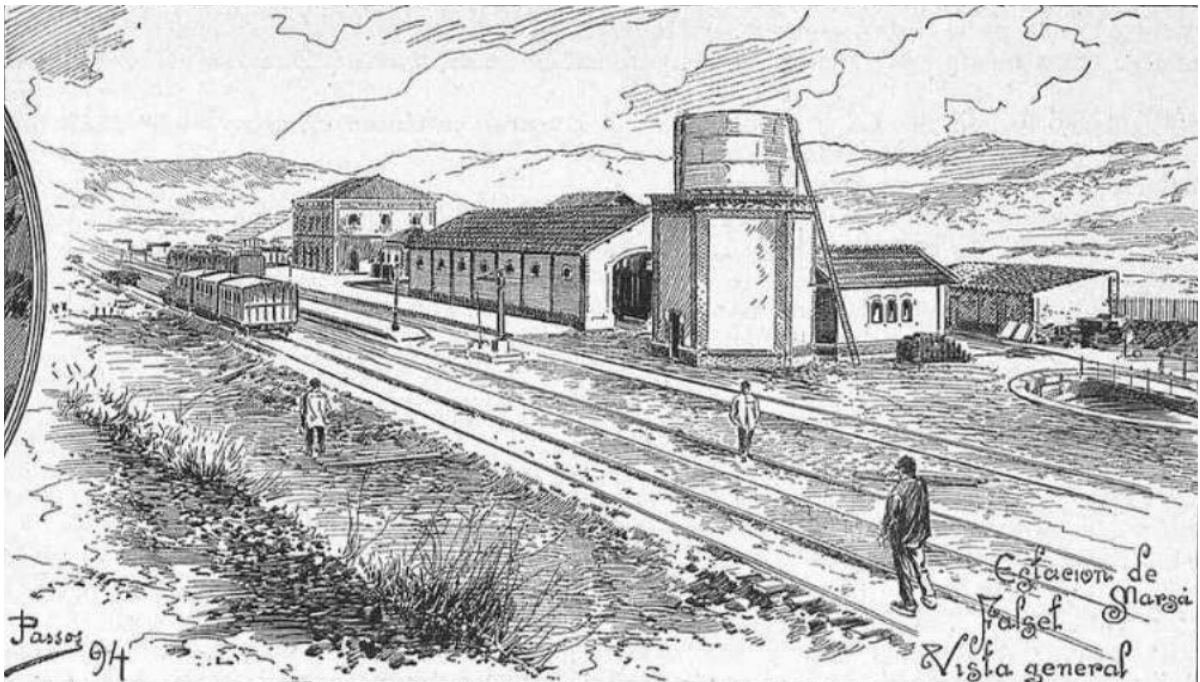


# I va arribar el Tren

## Primera Part



## Índex

### Primera Part

- 1 Introducció
- 2 El Projecte
- 3 Les Expropiacions
- 4 I va arribar el tren
- 5 Annexes
- 6 Referències

Portada: Dibuix de l'estació del ferrocarril de Marçà, basat en una fotografia de l'època, publicat a la revista «La Ilustración» el 1894.

# 1 Introducció

Fa cent trenta anys el ferrocarril arribà a Marçà, escurçant distàncies i obrin la porta al progrés. Les vies de comunicacions són cabdals pel desenvolupament econòmic, polític i social.

Aquest article recull una sèrie d'informacions basades en documents d'arxiu, tot plegat per contribuir a un millor coneixement d'aquest esdeveniment fonamental per la història del poble i de la comarca.

## **Breu resum de les vies de comunicació al segle XIX**

El transport de mercaderies i persones al segle XIX era molt complicat a causa de l'estat precari de les vies de comunicació.

Abundaven els camins de ferradura o d'abast que només permetien el pas dels animals amb la seva càrrega, i pocs camins de carro o carreters.

Els productors de la comarca es van especialitzar a l'elaboració d'aiguardent perquè era de fàcil transport i donava més beneficis per cada viatge.

Reus esdevingué la segona ciutat de Catalunya, era l'epicentre comercial del comerç de l'aiguardent. Un producte molt cotitzat internacionalment, sobretot a Anglaterra i França, en les capitals d'aquests països i a Reus es decidia el preu del producte, d'aquí ve la dita tan coneguda de Reus, París i Londres.

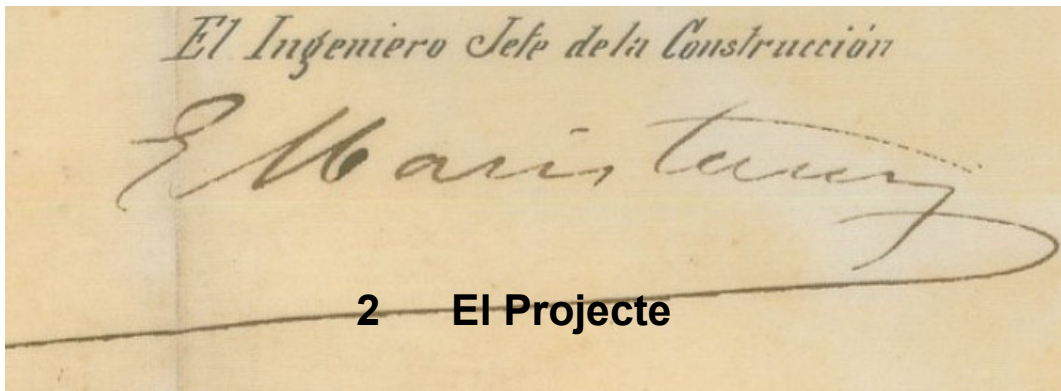
El 1818 hi ha el primer intent per la construcció d'una carretera cap al Priorat i Móra, però el projecte s'aturà per les picabaralles pel traçat, la mancança de finançament i els entrebancs burocràtics.

El 1834 es rescata el projecte, però persistia el debat del traçat i finalment restà paralitzat per la primera guerra carlina.

La primera constància del començament de les obres la trobem el 1845 amb el traçat definitiu actual. Al llarg de la dècada del 50 s'anirà construint els diversos trams que l'estat batejar com carretera de 1r orde d'Alcolea del Pinar. Alcolea del Pinar és un poble de la província de Guadalajara.

El transport ferroviari començà el 1848 amb la inauguració del primer ferrocarril de l'estat espanyol de Barcelona a Mataró. La iniciativa privada començar una carrera per portar el ferrocarril a tot el territori català, per la manca d'inversions públiques de l'estat espanyol a Catalunya. Han passat quasi dos-cents anys i la història es repeteix.

El primer tram de Roda de Berà a Reus s'obrí el 1884. El tren ja el teníem a tocar.



## 2 El Projecte

El gran interès per la construcció de línies de ferrocarril feia que les companyies privades pugnessin entre elles per aconseguir les concessions de l'estat. Sorgiran durant aquesta època molts estudis amb diferents traçats.

El 1864 ja s'havien fet estudis de la línia dels directes de Barcelona a Madrid. El 1866, en una revista anomenada «La España», el reporter, en una explicació bastant extensa relata el traçat de la línia, que en la part que ens interessa diu:.....'ascendiendo por la cuenca del río Ciurana, cerca de Masroig, Marsá i Torre de Fontaubella, i no lejos de Falset, para cruzar la alta divisoria en el collado de Argentera.....lo que exigirá un gran túnel....'. Potser era una premonició, però els projectes es van abandonar.

Fins que el dos d'abril de 1880 es va adjudicar la concessió de la línia a la Companyia de Ferrocarrils de Valls a Vilanova i Barcelona. L'any següent aquesta Companyia presentava el seu projecte, el més destacat era el pas entre ambdues comarques: Baix Camp i Priorat, a través d'un túnel de 7,7 km situat entre Pratdip i Capçanes. En aquesta població estava previst construir-hi l'estació. Aquest túnel de gran llargària i el pont sobre l'Ebre eren els punts forts de l'obra.

La Companyia concessionària, però, per diverses circumstàncies va abandonar el projecte, i l'any 1882 en va formular un altre, en aquest el túnel se situava entre L'Argentera i La Torre de Fontaubella. El túnel era la part més important de l'obra, per la dificultat tècnica que suposava la seva perforació.

Els treballs inicials del túnel van començar la tardor de 1883. i sembla bastant inversemblant que, al mateix temps, una altra Companyia va estar estudiant un traçat alternatiu, on es creuava pel coll de la Teixeta, i fins i tot l'any 1884, un nou projecte plantejava travessar el coll d'Alforja.

Tot i que es van començar les obres, l'empenta definitiva no va ser fins que l'any 1886 la Companyia concessionària va ser absorbida per la Companyia dels Ferrocarrils de Tarragona a Barcelona i França, i es va encarregar la direcció de les obres a l'enginyer Eduard Maristany i Gibert. Aquest va refer el projecte en alguns trams però no significativament en el de Reus a Marçà. Va reduir el radi mínim de la corba de les vies i va elevar el pendent des de Garcia fins al túnel de L'Argentera, criteris aquests que prioritzaven

la capacitat de càrrega dels combois per sobre de la velocitat. Decisió aquesta adequada al seu moment, però que a dia d'avui ha impossibilitat augmentar la velocitat en aquest tram. El projecte el va presentar a la junta d'accionistes de l'empresa l'any 1887. En aquest mateix any es reprendrà de manera definitiva la construcció del túnel.

El túnel es va acabar de construir set anys després que l'anterior Companyia el comencés, el 1890, concretament el dia vint-i-cinc de març, i es van celebrar actes festius per la finalització de la perforació.

La longitud total del túnel és de 4.040 metres. L'alçària de la muntanya a sobre d'ell és de 320 metres. Es van emprar 600.000 jornals i el seu cost va ser de 5.250.000 pessetes.

Va ser el repte més gran al que va enfrontar-se Maristany i que al final li va donar la fama, fins i tot va escriure sis voluminosos llibres explicant els treballs amb tota mena de detalls tècnics. Anys més tard va passar a presidir la Companyia i fins i tot el van nomenar Marquès de l'Argentera.

El traçat de la via no presentava tants problemes al seu pas pel terme de Marçà. La línia entrava pel Coll de les Trompetes, a través d'un petit túnel artificial de 45 metres de longitud. Després girava en direcció NO per apropar-se al poble i definir l'explanació on aniria l'estació. S'hauria de construir un pont per la carretera nova que baixava des de Falset. Després ja en baixada, la línia feia una doble corba primer al Bellver, on s'hauria de construir un pont pel camí del mateix nom, un altre que es coneixeria com el pont Fumat, i un tercer que seria el pont del Canà, aquest per sobre de la carretera. I una altra doble corba, que rasant la carretera d'Alcolea, dibuixava una doble essa a les Pedrenyeres que obligaria anys més tard a reduir la velocitat dels nous trens. Aquí es construiria un túnel, el de la Font del Pi, de 40 metres de longitud, on el tren passarà per sobre per a donar continuïtat al barranc i al camí. Després de salvar un camí amb un nou pont, la línia entrava al terme de Capçanes, on arribaria prop del poble després de travessar la serra de l'Espasa amb un nou túnel, aquest de 701, 80 metres de llargària.

L'estació, ubicada al terme de Marçà, es farà en el punt més proper al poble, per a facilitar l'accés de la gent sense que calgui travessar les vies. Caldrà una gran esplanació i un important rebaix del terreny, construir murs, s'aprofitarà la petita pedrera que hi ha allí mateix, i es desviaran aigüeres per sota les vies, es construirà un petit túnel que s'anomenarà la mina de la Berruga. L'accés a l'estació es farà a través d'un petit ramal que baixarà des de la futura carretera de Marçà a Falset, a tocar del pont (*annex 01*).

El projecte preveu la construcció de tres vies, i dues vies més per a càrrega i descàrrega de mercaderies. Aquestes desvien els combois cap a un moll cobert i un altre de descobert, a l'est de l'estació. Unes rampes facilitaran l'accés dels carros. Les mercaderies es carregaran mitjançant grues col·locades sobre els molls. Aquest recinte estarà tancat, i vigilat per un porter. A l'entrada s'hi posarà una bàscula.

Al centre de l'explanació s'hi ubicarà l'estació. Hi haurà un gran pati d'entrada. El projecte preveu per a Marçà una estació de segona categoria.

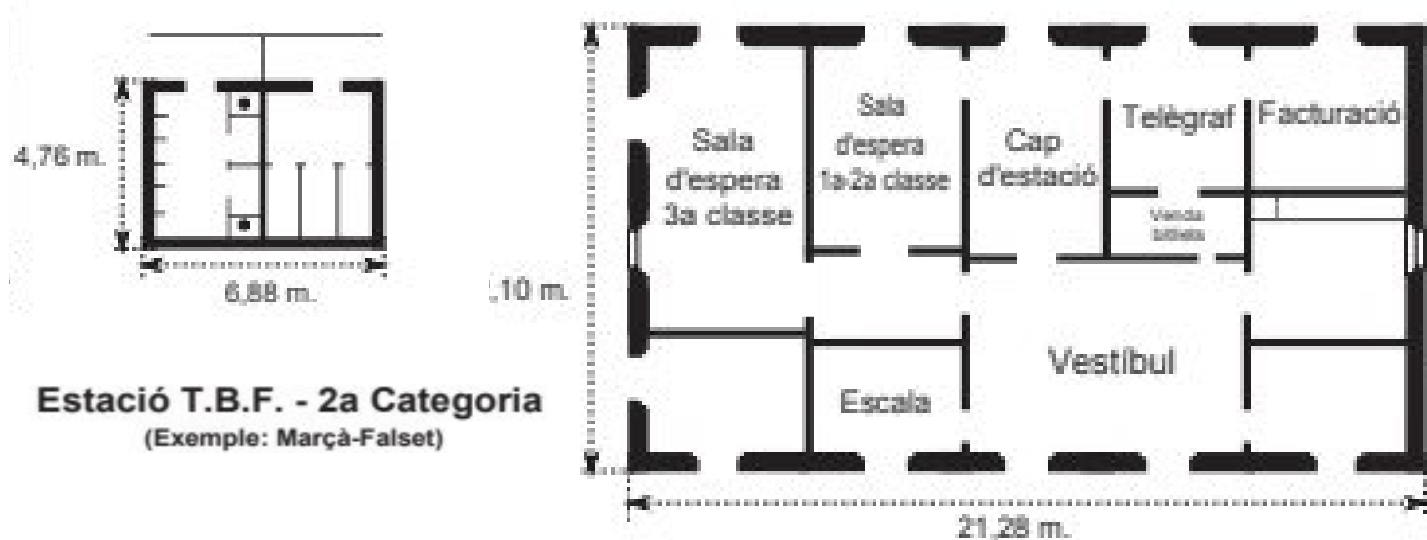
L'edifici de pedra i totxo, amb coberta de teula, tenia a la seva planta baixa la distribució preparada per l'activitat: vestíbul, sala d'espera, venda de bitllets, facturació (*annex 02*), cap d'estació i telègraf, i a la planta primera hi havia habitatges pel cap i altres.

Una andana àmplia permetia l'accés als trens de la via primera, i una andana entrevies a la segona.

Prop de l'estació s'hi ubica un petit edifici destinat als serveis. Tot i l'ús a què està destinat, el projecte preveu una construcció amb un disseny molt acurat (*annex 03*).

A l'altra banda de l'estació, a la cara oest es construeix un edifici cotxera per a màquines i un altre per a sis carruatges. Al costat el tanc de l'aigua amb una grua, i més enllà el moll del carbó.

L'esplanada total de l'estació és de 611, 50 metres de longitud.



*(Aquesta imatge és una reconstrucció de les plantes de l'estació i dels lavabos feta per Adrià Pàmies inclosa al seu treball: Els ferrocarrils directes de Madrid a Barcelona i la seva repercussió en el territori).*

L'execució de les obres es va dividir en trams. El tram entre Pradell i Capçanes estava dirigit per l'enginyer Bonaventura Roig Queralt, d'Anglesola, que, també amb l'arribada del tren, es va convertir en un marçanenc més. El traçat de Marçà no presentava tantes dificultats com en altres llocs, però l'enginyer va haver de gestionar les obres i també les expropiacions.

Les expropiacions. O potser no van existir. Aquest detall és, de tota aquesta aventura del tren, un dels que més es va comentar i ha perdurat fins avui.

### 3 Les Expropiacions

Per a gestionar els possibles entrebancs que els causaria l'enrenou de les obres, els propietaris de Marçà van crear una Comissió Gestora. Al capdavant hi havia tres dels prohoms amb més influència del poble: Anton Cunillera Peirí, Joan Piqué Vall i Josep Piqué Cots.

La Comissió de Marçà, en nom dels propietaris, va oferir gratuïtament els terrenys necessaris per a la construcció de la via (*annex 04*). Les expropiacions parcials o totals de finques situades al terme de Marçà que fossin propietat de marçanencs tindrien un cost zero a la Companyia. Les parcel·les de propietaris de fora vila, òbviament, sí que es va pagar la seva expropiació. Com en tot procediment expropiador, la llista de finques i propietaris afectades s'havia de fer pública. Heus aquí la relació d'expropiats, (07/03/1888 BOPT):

GOBIERNO DE LA PROVINCIA.				
Núm. 500.				
SECCIÓN DE FOMENTO.— FERROCARRILES.				
RELACION RECTIFICADA de los propietarios á quienes es preciso ocupar terrenos para la construcción del ferrocarril de Madrid á Roda en el término municipal de Marsá.				
Número de orden.	Nombres de los propietarios.	Vecindad de los propietarios.	Nombre de los colonos ó arrendatarios	OBSERVACIONES.
1	Pablo Quintana Benages .....	Capsanes.		
2	Flora Montagut Domingo .....	Reus.....	Pablo Barceló Cunillera.	
3	Tomás Pascó Cots.....	Falsét.....		
4	Isidro Rull Crusat.....	Idem.....		
5	Pedro Fages Llebaria.....	Idem.....		
6	Herederos de Esteban Pellejá Adell.....	Idem.....		
7	José Rocamora Nogués.....	Idem.....		
8	Francisco Llebaria Vidiella.....	Idem.....		
9	Viuda de Pablo Sabaté Llebaria.....	Idem.....		
10	Joaquín Llebaria Más.....	Idem.....		
11	Herederos de José M. <sup>a</sup> Marco Pi.....	Idem.....		
12	Flora Montagut Domingo.....	Reus.....	Pablo Barceló Cunillera.	
13	Joaquín Sabater Llebaria.....	Porrera.....		
14	José Jardí Anguera.....	Falsét.....		Usufructuaria Isabel Llebaria Amorós.
15	José M. <sup>a</sup> Viñes Mestre.....	Idem.....		
16	Francisco Biscarri Muntané.....	Idem.....		
17	Vicente Marquet Baldirá.....	Idem.....		
18	Francisco Munté Auqué.....	Idem.....		
19	Estanislao Llebaria Amorós.....	Idem.....		
20	Miguel Mañé Barceló.....	Idem.....		
21	Domingo Brull Castelló.....	Idem.....		
22	Tomás Juncosa Bes.....	Idem.....		
23	Ramón Mañé Barceló.....	Idem.....		
24	Pedro Estrem Bartolomé.....	Idem.....		
25	Pelegrín Munté Porqueras.....	Barcelona.		
26	Agustín Munté Tost.....	Falsét.....		
27	Pedro Montagut Benages.....	Idem.....		

Com es pot veure cap d'ells és de Marçà.

Hi trobem, això sí, gent molt relacionada amb el poble: Flora Montagut, descendent dels Montagut, establerta a Reus. Els Sabater Llebaria, descendents de Ca l'Escaletes que van marxar cap a Porrera. O Pelegrí Monté, que feia pocs anys que havia comprat el Mas d'En Crusat i encara no estava establert a Marçà. El terreny on es troba l'estació va ser expropiat a Josep Jardí Anguera, de Falset.

El trenta-u de maig de 1889, a les deu del matí, i a l'Ajuntament de Marçà, la Companyia constructora del ferrocarril va fer efectius els pagaments als expropiats.

Les expropiacions de finques d'altres pobles que eren propietat de gent de Marçà, sí que es van pagar. Així per la tinença de finques a Pradell es va expropiar a Joan Espluga Perpiñà, àlies Sopes, a Josep Mestre Sabaté, àlies Vellano, a Pere Borràs Folch i a Joan Mestre Muntané. I també els que tenien finques a Capçanes: Francesc Giné Margalef, Josep Perpiñà Piqué, Vídua de Pere Pujades Font, Joan Piqué Vall i Jaume Benaiges Pelleja.

Com passa en gairebé a totes les obres, en alguns trams es va haver d'ocupar més terreny del que s'havia previst en el projecte. Generalment eren camins que s'havien eixamplat o variat el seu traçat inicial, talussos imprevistos, aigüeres, etc. També es van fer evidents alguns errors en els límits de les finques del plànol parcel·lari del projecte. Tot això va provocar un seguit de cartes de sol·licitud entre els propietaris afectats i la Companyia. Afers aquests quasi sempre resolts amb la comprovació i amidaments previs de l'enginyer del tram Bonaventura Roig Queralt.

Aquests augments de terrenys ocupats no previstos en el projecte van ser reclamats pels llurs propietaris i, prèvia valoració, es van pagar.

La majoria d'aquestes reclamacions són per haver ocupat més terreny del que s'havia pactat, i cedit. Així trobem per exemple peticions de:

Josep Piqué Espluga, conegut per Manel, que diu que tot i haver marcat el terreny per l'estació, al final van agafar un tros més de la seva propietat per a fer un camí.

Joaquim Cugat Barceló, el ferrer de la plaça de l'Església, diu també que li han ocupat més terreny. La Companyia li diu que esperi un parell de mesos que ho han de passar a mesurar.

Poc abans de la inauguració, Josep Montagut Illa reclama que a causa de pluges, ha caigut una paret de la seva finca prop d'on comença la carretera que va a l'estació.

Tres propietaris reclamen un pas. Aquesta reclamació fou feta en una data pròxima a la inauguració i un dels signants és Miquel Piqué Vall, que ja és el nou alcalde i fa valdre la seva influència comunicant-ho també al governador civil de la província. Els altres dos són Pau Borràs Martí i Francesc Barceló Giné (*annex 05*). Les finques esmentades són a tocar de la carretera d'Alcolea, prop de la fonda de Cal Joan Gros.

Un grup de nou propietaris es dirigeix a la Comissió gestora local per a reclamar que la via del tren els ha barrat l'accés a les seves finques a la partida Bellver. La Comissió envia una sol·licitud a la Companyia, exposant l'assumpte i reclamant se solucioni el problema. L'enginyer fa les comprovacions oportunes i redacta un informe. Val a dir que en aquest cas la petició va ser desestimada doncs l'enginyer assenyala que ja existeixen camins alternatius per accedir a les finques (*annex 06*).

Miquel Benaiges Marco reclama que amb les obres se li ha interceptat una mina d'aigua a la seva finca prop de la Font de Ca l'Apit (*annex 07*). Al plànol que adjunta a la sol·licitud es pot veure la signatura de Bonaventura Roig.



Antoni Cunillera reclama el pagament del terreny ocupat per construir un camí dins la finca de la seva propietat per donar pas a altres veïns (*annex 08*).

### El Mas d'En Crusat

Un cas a banda, per la seva envergadura, és l'expropiació sobre la finca del Mas d'En Crusat.

Pelegrí Monté Porqueres, nascut a Falset i casat amb Gertrudis Torras Closas, de Barcelona, i residents a la capital catalana, havia fet fortuna exportant carbó i transportant mercaderies arreu del Mediterrani amb vaixells de la seva pròpia naviliera. Va adquirir la finca el set de juliol de 1886, mitjançant una subhasta, pel preu de 89.900 pessetes.

La finca, la més gran conreada de Marçà, tenia una extensió de 76 Ha 17 a i 16 ca, és a dir, 761.716 m<sup>2</sup>. Si tenim en compte que la superfície del terme de Marçà és de 16.101.010 m<sup>2</sup>, la finca representa el 4,73 % de superfície respecte a tot el terme.

La superfície que li van expropiar va ser de 16.985 m<sup>2</sup>, és a dir, una franja que anava des de prop de l'entrada al terme des de Pradell, pel Coll de Les Trompetes, i fins passat el camí de Falset. Representa una franja de terreny d'uns 900 metres de longitud, que travessant aigüeres, mines i camins interiors, provocava la partió de la finca en dos trossos.

L'expropiació va afectar zones de sembrat, vinya i avellaners, també alguns olivers i ametllers. La superfície més gran ocupada, però, corresponia a bosc, i amb alguna part erma. També va suposar eliminar alguns marges i una bassa.

El projecte ja preveia fer un pas superior mitjançant un pont per a donar continuïtat al camí de Falset, i alguns passos o camins de traspàs inferiors. També per les aigüeres i pel barranc de la Coma Torta.

La Companyia, preveient que l'expedient d'expropiació que els venia a sobre seria difícil de gestionar i molt més de resoldre, va escriure una carta a Francesc de Paula Rius i Taulet, polític i advocat, alcalde de Barcelona durant bona part d'aquesta dècada. A la carta s'exposa que les obres donen feina a molta gent, i es demana al senyor Rius que intercedeixi davant de Pelegrí Monté: *....persona que, segons m'asseguren, s'assessora sempre de vostè per a resoldre els seus assumptes.....* L'objectiu de la Companyia és aconseguir un preu raonable pels terrenys expropiats, i després afegeix: *....ja què tots els propietaris de Marçà han cedit els seus terrenys gratuïtament a la Companyia.*

No devia ser massa efectiva aquesta intercessió. No va ser fàcil arribar a una entesa pel preu de les expropiacions entre el propietari i la Companyia. Un i l'altre van fer peritatges alternatius, ben diferents òbviament. Només es van posar d'acord en fer un amidament conjunt per establir les superfícies totals, tant de la finca com de la part expropiada.

El perit de propietari, Pere Amargant i Ros, que va cobrar 280 pessetes d'honoraris, no està d'acord amb els rendiments atribuïts a la finca per establir la contribució anual. Retreu que la via hagi partit la propietat, dificultant la comunicació entre ambdues parts, i que un sol pont

és insuficient. També esmenta que el traçat suposa l'eliminació d'una font d'aigua potable molt freqüentada i d'una frondosa alzina. I que caldrà reposar les mines i la bassa, i fixa el muntant de l'expropiació en 34.620 pessetes.

El perit de la Companya, Josep Valls i Fort, replica dient que la major part dels terrenys ocupats no estan conreats, i que la mina d'aigua i la font no són més que una deu fosca i vulgar a la que no va mai ningú. I que d'algunes de les mines reclamades, fa anys que no baixa aigua. I, el que és més contundent, afirma que el propietari, amb la venda dels àrids que ha extret de la seva finca i que ha venut a la Companyia per la construcció de les obres, ha obtingut un benefici que supera amb escreix les pèrdues esmentades. El perit fixa la taxació en 3.670, 85 pessetes (*annex 09*).

Al final el governador civil va manar a la Companyia que construís a costa seva, la bassa i dues galeries de les mines. Però també va recordar el benefici obtingut pel propietari en la venda dels àrids per la construcció de l'obra. Així que, emparant-se en la Llei d'Expropiació Forçosa i en el fet que l'obra havia estat declarada d'utilitat pública, amb entesa o sense, el preu de l'expropiació va ser fixat en la quantitat de 2.156,16 pessetes, i pagat en data vint-i-vuit de novembre de 1888.

## 4 I va arribar el Tren

Som a 1890, l'any no va començar bé al poble, perquè una epidèmia de dengue, que no va ser greu, havia deixat més de dues-centes persones malaltes, inclòs el mossèn, el metge i l'apotecari.

Aquest serà l'any de la inauguració. El tren serà, per fi, una realitat. Però fins fa poc encara sovintejaven als diaris les crítiques al traçat i a l'obra. L'any anterior al diari «La Opinión», des de Falset i signat pel seu corresponsal (*annex 10*) apareix una llarga carta on s'esmenten greus accidents causats per les pluges als termes de Pradell de la Teixeta i de La Torre de Fontaubella, i es fa una exposició molt detallada d'arguments de base geològica: els components del terreny, la seva estratificació, etc., per a opinar que el traçat no és l'adequat. També es posa en dubte la suficiència dels murs que s'han construït per aguantar els talussos, i la utilització de pedra poc resistent als arcs del túnel d'Argentera. I ve a resumir que el traçat de la línia s'ha fet sense un estudi geològic previ i es pregunta com resoldrà tots aquests entrebancs l'enginyer.

Tots aquests arguments geològics, que cent trenta anys després hem pogut comprovar que no tenien el més mínim fonament, a l'esmentat article semblen un preàmbul justificatiu del comentari que a continuació esmentarà: *....'y por lo que toca a la malhadada u conejera estación de Marsá, estamos en lo mismo respecto a exceso de gastos superfluos por la gran cantidad de obra enterrada, dudosa solidez, y perjuicios que su emplazamiento, en el sitio que esta, ha de ocasionar a la empresa'....* Potser això era el que realment interessava al corresponsal, criticar l'estació, no li agradava el seu emplaçament, però tampoc aporta cap argument sòlid que sustenti la seva opinió.

O potser sí, encara que és una justificació esbiaixada, gens tècnica i molt política. L'article segueix així:.....*'Por lo pronto podemos asegurar que la villa de Falset; la mas comercial de toda la gran comarca Occidental de la provincia (sic), no llevará una tonelada de mercancías a la línea de los directos por las condiciones en que está situada la Estación, sin caminos, larga distancia y por el rodeo a que obliga el punto de instalación'.....*Una altra predicció que no es va complir. L'Ajuntament de Falset va apressar la construcció de la carretera que comuniqués el poble amb l'estació, que algunes fonts xifraven que tenia un cost de 5.000 pessetes. El quatre de juliol de 1890, s'anunciava al «Diario de Tarragona» la construcció d'una carretera entre Falset i l'estació de Marçà, i ja veurem més endavant, la pressa que es va tenir en obrir-la abans de la inauguració:

**Dentro de breves dias se dará principio à los importantes trabajos para la construccion de la carretera que ha de unir á Falset con la estacion del ferro-carril directo enclavado en el pueblo de Marsá, distante á dos y medio kilómetros de la primera de dichas poblaciones.**

L'article va pujant de to. Segons el corresponçal, l'estació és de dubtosa solidesa i és un *bunyol* perquè està situada al sud. Un tercer argument que podem desmentir, l'estació encara s'aguanta, i el fet de situar-la al sud obeeix a una decisió bastant lògica, l'estació se situa el més a prop possible del poble que la conté, amb l'objectiu de fer més fàcil el seu accés, sense traspassar la via. Totes les estacions del tram de Reus a Marçà estan ubicades així.

L'article acaba entrant en el terreny personal apuntant a determinada persona, que ostenta un càrrec important, que està fent una propaganda antagonista. No revela qui és, però amenaça en fer-ho.

Malgrat les crítiques, que ja no portaven enlloc perquè les obres seguien el seu curs, el traçat era el projectat i l'estació se situava al lloc que s'havia previst.

Els dies 25 i 26 de març les autoritats i l'empresa concessionària van fer un recorregut per comprovar l'estat de les obres. El primer dia van viatjar en tren i inspeccionar el túnel fins a arribar a Pradell, on van fer nit a l'estació. L'endemà, 26, com que les obres de la via estaven encara en construcció, van continuar el trajecte en tartana. A l'estació de Marçà hi ha haver una freda acollida, i la comitiva va continuar fins a Móra. De tornada, ja per carretera, en passar per Falset, se'ls va rebre amb grans atencions, i amb un refresc al Casino. Aquest contrast entre l'anada, a Marçà, i la tornada, a Falset, potser va ser degut al fet que no hi havia entesa entre els dos pobles, i que Falset havia aconseguit posar el seu nom a l'estació, darrere del de Marçà, que era el municipi per on passava el tren.

Apareixen a la primavera de 1890 notícies als diaris sobre la nova infraestructura, el seu traçat, el recorregut pels pobles que la travessa, i es preveu el creixement que estan experimentant els pobles amb la futura arribada del tren. Entre ells Marçà (*annex 11*).

Durant l'estiu es fan prediccions, i s'esmenta ja la inauguració de la línia pel mes d'octubre. Però tot són especulacions, notícies poc documentades, que els diaris van copiant els uns dels altres. El diari «El Mercantil de Barcelona» fa un pas més i publica el deu de setembre una informació en què diu que el senyor Claudi Planas, director gerent de la Companyia de ferrocarrils de Tarragona, Barcelona i França, ha rebut un telegrama de l'enginyer Eduard Maristany que li comunica que una locomotora acaba de travessar per primera vegada el túnel de l'Argentera i que ha arribat feliçment a l'estació de Marçà, i que vist l'estat avançat de les obres, aquestes es poden lliurar el dia quinze d'octubre.

La Companyia va comunicar, de seguida, l'acabament de la línia tant al ministre de Foment com al president del Consell de Ministres, que van contestar amb felicitacions i amb l'anunci que el mateix ministre de Foment aniria a la inauguració del tram Reus-Marçà.

Els diaris van copiant i replicat la notícia. Semblava tan clara aquesta data del quinze d'octubre que fins i tot es va fer el nomenament del nou personal empleat a la línia. També l'Ajuntament de Marçà estava preparant un banquet per oferir-lo al president de la Companyia, Claudi Planas i a tot el personal facultatiu, i també a autoritats i públic en general. Però ben aviat es va retardar la inauguració, sembla que per problemes d'agenda del ministre.

El dia nou d'octubre de 1890, al «Diario de Tarragona», apareixia una notícia de Falset en la que s'informava que el dia abans s'havia cremat la masia de Tomàs Arbós, pirotècnic, que estava treballant en els focs d'artifici encarregats per l'Ajuntament de Marçà, que estava previst llençar el dia de la inauguració. No hi va haver pèrdues humanes, però sí la casa i el material pirotècnic.

Per aquestes dates d'octubre s'estava enllestint la carretera que uniria Falset amb l'estació. La vila veïna havia comprat els terrenys per on passaria la calçada i la Companyia costejava les obres de la carretera. També es va adjudicar un servei de transport de viatgers entre Falset i l'estació:

**El director gerente de la compañía de los ferro carriles directos ha nombrado á D. Francisco Llorens (a) Checo, encargado del servicio de transportes de pasajeros, encargos y mercancías entre la estación de Marsá y Falset, á cuyo objeto ha establecido un despacho en la calle del Puente de aquella villa, donde tenia establecida la antigua administración de diligencias entre la misma y Reus.**

I va passar el quinze d'octubre sense que hi hagués cap inauguració. Algunes notícies ho atribueixen a què la carretera de Falset a l'estació no està encara acabada i van predient altres dates pròximes.

A finals d'octubre, el dia 23, apareix una notícia al diari «La Opinión» en la que s'assegura de fons fidedignes, que la inauguració s'ha posposat perquè encara no hi ha l'autorització del Ministeri de Foment.

El sis de novembre de 1890, al diari «El Mercantil» publica una notícia que diu que el passat vint-i-nou d'octubre ha aparegut guixat el nom de Falset del rètol de l'estació. L'informant no aprova els fets:

—Dicen de Marsá que el día 29 de Octubre último por la mañana apareció borrado el nombre de Falset en la estación del ferro-carril, quedando solo el de la primera de dichas poblaciones. El hecho debió ejecutarse durante la noche anterior, con el laudable fin que es de suponer. El vecindario de Marsá, según añade la persona que nos comunica la noticia, protesta indignado de semejante proceder, no solo porque desdice á la cultura de un país civilizado, si que tambien porque puede producir, entre los dos pueblos vecinos, ódios y rencores que á todo trance conviene evitar.

El quinze de novembre s'anuncia en alguns diaris com la nova data de la inauguració. Els Ajuntaments de Marçà i de Falset estan fent grans preparatius. Es preveu enlairar un castell de focs d'artifici construït pels pirotècnics Arbós i Espinós. Passada aquesta data, sense haver-se inaugurat, s'informa que els enginyers del govern ha de venir a inspeccionar la línia, i que, per tant, la inauguració no serà fins a primers de desembre.

A «La Província de Tarragona» del vint-i-u de novembre es lamenten dels retards en obrir la línia, ja que la Companyia no té al dia la concessió de la línia perquè la concessió inicial havia caducat, i per tant, des del ministeri no poden acceptar l'acabament de les obres.

El dia u de desembre es va posar en funcionament la línia, només pels combois de mercaderies.

I, per fi, va arribar el tren, el diumenge set de desembre de 1890 va ser inaugurada la línia dels directes entre les estacions de Reus i de Marçà-Falset. Una comitiva, entre autoritats i personal de la companyia concessionària van fer el trajecte, i en arribar a Marçà, davant de molta gent (*annex 12*), van ser obsequiats amb un ram de flors per l'alcalde, Miquel Piqué Vall (*annex 13*). El mossèn de Marçà, Andreu Batiste Pellejà va fer la benedicció i es va cantar un 'Te Deum', en acció de gràcia. És de suposar que el Cor Marçanenc hi va participar en ple (*annex 14*).

Així ho explicava «El Mercantil»:

## **CRONICA PROVINCIAL**

### **De Reus.**

A las 8'42 de la mañana de ayer llegó á esta ciudad el tren correo conduciendo al alto personal de la Compañía de los ferro-carriles de Tarragona Barcelona y Francia, en número de unas 20 personas. Para despues de la llegada se formó un tren especial que salió inmediatamente hacia la estación de Marçà-Falset, arrastrado por una locomotora lujosamente adornada con banderas, flores, con el gusto que tiene acreditado el inteligente jardinero señor Marsal.

A la llegada del tren en la referida estación fueron recibidos por una inmensa multitud que prorrumpió en atropadores vivas, procediendo acto seguido á la bendición de la nueva vía.

Los expedicionarios han sido obsequiados con un espléndido «lunch» por el ex-diputado provincial, don José Montsgut Illa.

A las 12'40 regresaron á esta ciudad en el citado tren, habiéndose celebrado en la sala de primera de la estación de esta ciudad, un opíparo banquete servido por el acreditado «Hotel de Londres.»

En un tren especial que salió á las 2'40 se dirigieron los expedicionarios á la capital del Principado.

## CRONICA PROVINCIAL

### De Reus.

El domingo y lunes últimos en Marsá, con motivo de la solemne inauguración del ferro carril directo hasta aquella estación, se celebraron varios regocijos públicos. En la noche del domingo fué quemado un castillo de fuegos artificiales por los pirotécnicos señores Arbós y Espinós, que fueron muy aplaudidos por la considerable concurrencia que los presencié.

L'endemà, dia vuit ja es va obrir la línia als passatgers, els dos trens que connectaven Reus amb Barcelona, anirien a partir d'ara, fins al Priorat.

## CRONICA PROVINCIAL

### De Reus.

A contar desde el 8 del corriente mes quedarán abiertas al público las nuevas estaciones de Les Borges, Riudecanyes-Botarell, Pradell y Marsá-Falset. En su consecuencia, se harán las siguientes modificaciones en el servicio de la línea de Reus:

Los trenes que salen de esta capital para Reus á las 5'30 de la mañana y á las 2'10 de la tarde, prolongarán su itinerario hasta Marsá-Falset.

Los que llegan á Barcelona á las 12'30 de la tarde y á las 8'56 de la noche, empezarán su itinerario en la estación de Marsá-Falset.

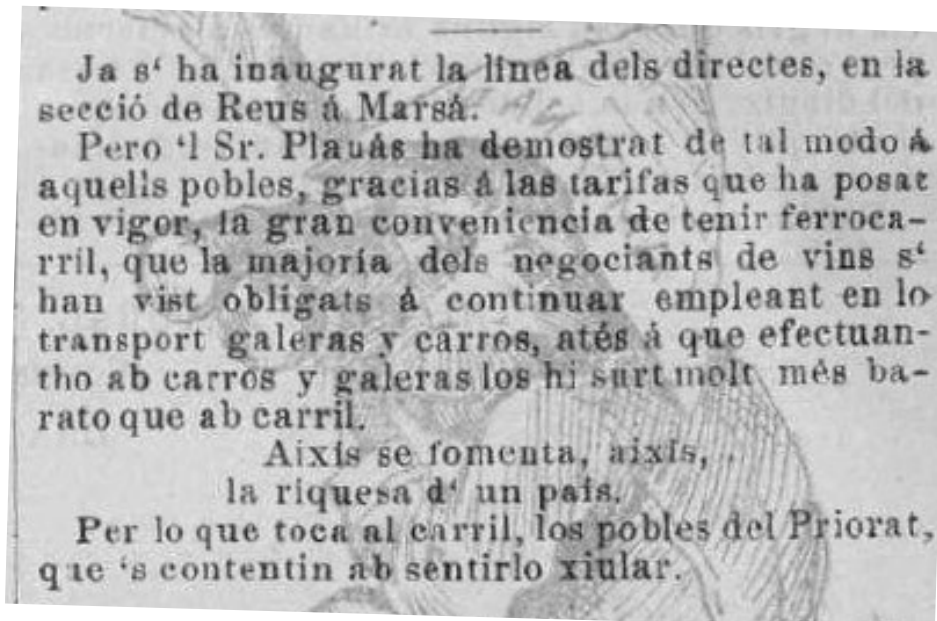
Aquests eren els preus dels bitllets de passatgers a partir de la inauguració:

Reus a	Les Borges	Riudecanyes-Botatell	Pradell	Marçà-Falset
1ª classe	1'10	1'80	3'35	4'-
2ª "	0'85	1'35	2'45	3'-
3ª "	0'55	0'90	1'70	2'-

I els horaris:

Horaris de la línia de Barcelona a Marçà-Falset (1890)						
Correu	Òmnibus	Correu	Tren	Correu	Òmnibus	Correu
801	803	11		802	804	806
1-2-3	1-2-3	1-2-3		1-2-3	1-2-3	1-2-3
09:42	18:47		Marçà-Falset		08:23	17:00
09:34	18:39		Pradell		08:33	17:10
09:12	18:17		Riudecanyes		08:52	17:30
09:01	18:06		Les Borges del Camp		09:02	17:41
08:47	17:53		Reus		09:14	17:53
08:42	17:41	21:52		05:10	09:18	18:03

Però no tots estaven contents, el transport de mercaderies ja es va trobar car des del primer dia, així se'n feia ressò L'Esquella de la Torratxa, amb la ironia que els caracteritzava:





## 5 Annexes

Annex 01 Estació plànol planta (AHF-MFM).

Annex 02 Despatx del Factor plànol (AHF-MFM).

Annex 03 Lavabos plànol (AHF-MFM).

Annex 04 Valoració finques ocupades (AHF-MFM).

Annex 05 Reclamació de tres propietaris (AHF-MFM).

Annex 06 Reclamació de la Comissió (AHF-MFM).

Annex 07 Reclamació de Miquel Benaiges (AHF-MFM).

Annex 08 Reclamació d'Antoni Cunillera (AHF-MFM).

Annex 09 Mas d'En Crusat Peritatge (AHF-MFM).

Annex 10 Crítica a la construcció de l'estació (La Opinió, HAT).

Annex 11 Marçà progressa amb l'arribada del tren (El Mercantil, HAT).

Annex 12 Foto suposadament de la inauguració (extreta de la web de David Porcel).

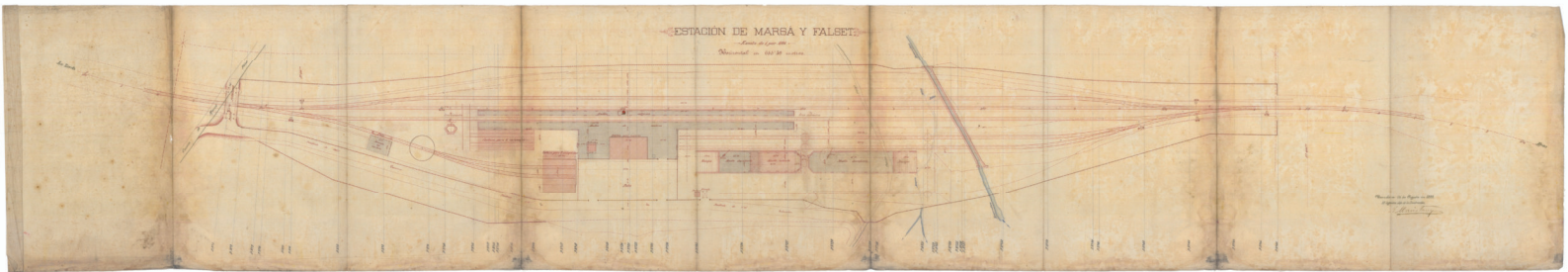
Annex 13 Miquel Piqué Vall, alcalde (fotografia cedida per Marina Borràs Piqué).

Annex 14 Acta de la Companyia de ferrocarril TBF del dia de la inauguració (ANC).

Annex 01 Còpia del plànol original del projecte. Plànol de planta d'esplanació, amb l'edifici de l'estació, lavabos, cotxeres, magatzem i molls de càrrega, vies i andanes (AHF-MFM).

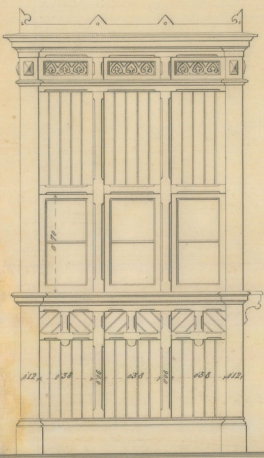
ESTACION DE MARGA Y FALSBET

Plan de la Estacion

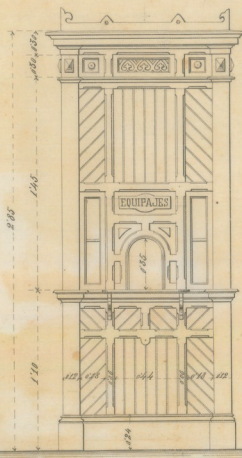


Annex 02 Plànol del despatx del factor (AHF-MFM).

ALZADO LATERAL



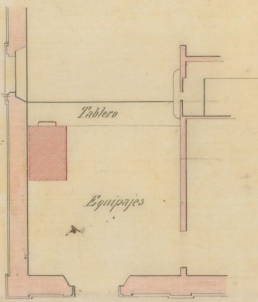
ALZADO DE FRENTE



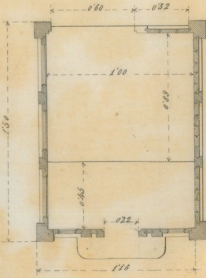
Compañía de los ferrocarriles de Tortosa a Barcelona y Francia  
 Servicio de la Construcción  
 Línea de La Zaida a Reus

*Despacho del Factor de equipajes*

EMPLAZAMIENTO



PLANTA



Barcelona 25 Octubre 1890  
 El Ingeniero jefe de la Construcción

*E. Maristany*

Annex 03 Plànol de l'edifici de serveis (AHF-MFM).

**R**ETRETES  
para  
ESTACIONES DE 2ª CLASE

*Alzado lateral*



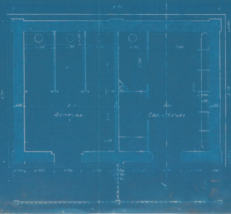
*Alzado de frente*



*Sección por A-B*



*Planta*



Sección V. de Bellas Artes  
Escuela de Arquitectura  
*Alonso*

Annex 04 Valoració de les finques ocupades i cedides gratuïtament a la Companyia (AHF-MFM).



Nota de precios unitarios de los terrenos que fueron ocupados por el ferro-carril y cedidos gratis por el Estado.

No. del No. del sin	Nombre de los propietarios	Superficie	precio por area.		Totales.	
			Real.	Cent.	Real.	Cent.
3.	José Piqué Piqué	5.02 a	117	94	225.	63.
4.	Jaime Piqué Marco	16.70 a	36	54.	610.	28.
6.	Juanis Barceló Marco	25.46 a	31	44	800.	64.
7.	Miguel Benavides	12.66 a	54	24	686.	72.
8.	Ramon Caralón	52.93 a	32	62.	1762.	95.
9.	Marta Perpina Giné	3.21 a	37	66.	120.	89.
10.	Cristina Perpina Giné	4.02 a	25	12	101.	02.
11.	Patricio Perpina Giné	4.19 a	33	38.	139.	87.
12.	Juan Giné Borrás	18.97 a	33	08.	627.	61.
13.	Antonio Cunillera	4.95 a	40	53.	200.	64.
14.	José Barceló Cunillera	9.57 a	38	81.	371	50
15.	Juan Giné Borrás	19.61 a	39	18.	572	41
16.	Bautista Borrás Castelló	10.67 a	37	61	401	33.
17.	Juan Ferrer	3.80 a	35	61.	135.	24
18.	Salvo Borrás	6.47 a	37	62	212.	43.
19.	Diego Ferrago	7.63 a	37	04	282.	63.
20.	Angel Ocho	12.18 a	51	67	621	16.
21.	Ramon Perpina Giné	12.82 a	44	00	564	13.
22.	Miguel Benavides Marco	48.28 a	71	52.	3453	24.
23.	Jaquin Benavides Mal	16.52 a	56	03.	925	69.
24.	Jaquin Pedro Vidal	5.66 a	36	81.	208.	37
25.	Miguel Benavides Marco	9.09 a	29	75	270	43.
26.	Marcelino Caralón Giné	39.39 a	22	43	882	66
27.	Jaquin Sagat Espinet	24.82 a	42	59.	1044	42.
Suma y a la			375	32.	15.314.08	

Suma de la vuelta		areas.	Cent.	Real.	Cent.
		375.	32	15314.08.	
Nombre de los propietarios	Superficie	precio por area			
31.	Juan Piqué Noguis	19.15 a	40.	42.	386'89
32.	Juan Robate Piqué	33.66	44.	52.	1498'70
33.	José Borrás Barceló	9.51	47.	27.	449'66
34.	Pedro Borrás Barceló	31.84	45.	75.	1456'75.
35.	Juan Ferrer	4.00	38.	11.	152'44
36.	José Piqué Borrás	23.41	47.	73.	1069'66
37.	José Piqué	26.79	27.	87.	726'88.
Total areas		513'10	Total Real		21.075'00

Es copia de la original

Annex 05 Reclamació de tres propietaris per l'ocupació dels accessos a les seves finques (AHF-MFM).

V/642-2/1-8

COMPañÍA DE LOS FERROCARRILES DE TARRAGONA Á BARCELONA Y FRANCIA

# CONSTRUCCIÓN

Línea de La Zaida á Reus Sección

## EXPROPIACIONES

Capitulo 52º

Articulo 2º

Grupo

Término municipal de *Marsá*

Expediente N.º

### OBJETO

Reclamación de los propietarios en este término.  
Dn. Miguel Lique, Dn. Pablo Borrás y Dn. Francisco Barceló sobre interceptación de servidumbres  
á sus fincas

Mod. núm. 60.

988.—IMP. BARCELONESA.

Barcelona 22 de Noviembre de 1890.

2163

COMPANIA  
DE LOS  
FERRO-CARRILES  
DE  
TARRAGONA A BARCELONA  
Y  
FRANCIA  
Núm.º 537

Tarragona 9 de Diciembre de 1890.

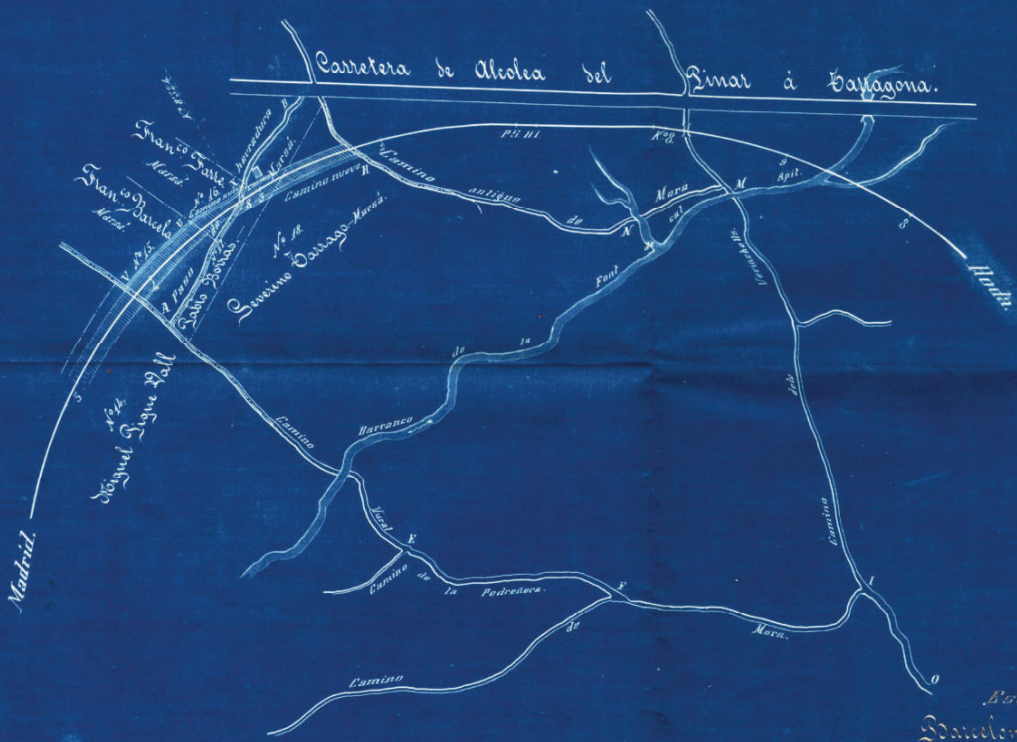
Sr. Jefe del Negociado de Expresos

Muy Sr. mio: Con su ayo <sup>da</sup> del 6  
n.º 2.909, recibí el informe de la Gerencia re-  
lativo á la instancia de Miguel Piqués,  
Pablo Borrás, y Fran.º Borrás de Horsá en  
solitud de que la Compañia les habili-  
te para pasar por sus ferros des-  
de la frontera de Echobas en sustitucion  
del que les ha interrumpido la via férrea.  
Se me entregado en el Gobierno, acordándose  
y con la correspondiente minuta para  
que se resuelva de conformidad, avisán-  
do á los propietarios, que si no están confor-  
mes pueden acudir en su demanda al  
Tribunal de Justicia.

Atte. amigo J. J.  
L. B. S. H.

J. J. Horsá

Carretera de Alcolea del Zinar a Sagagona.



Escala de 1/500  
Barcelona 19 de Diciembre 1801  
El Ingeniero Jefe de la Construcción  
Francisco Ferrer

Annex 06 Reclamació de la Comissió gestora en nom de diversos propietaris (AHF-MFM).

# CONSTRUCCIÓN

Línea de La Borda à Reus. Sección

641/1-3

## EXPROPIACIONES

Capítulo 1.º

Artículo 1.º

Grupo

Término municipal de *Marsá*

**Expediente N.º**

### OBJETO

Reclamación de D. José Ligué y otros sobre interceptación de servidumbres de paso en el término municipal de *Marsá*.

Mod. núm. 60.

988.—IMP. BARCELONESA.

Barcelona 15 de Abril de 1889

Señor D. Eduardo Manistany,

Barcelona 15 Abril de 1889

Muy Sr. nuestro y de consideracion y respeto:  
 Los individuos de la Comision que suscriben han recibido diferentes reclamaciones de nuevos propietarios vecinos de este pueblo y de Tuset, y colindantes a la linea de construccion del Ferro-carrit de Madrid a Roda en una extension de mas de un kilometro y direccion de terrenos de D. Isaac Peñija Morera, a otra de D. Joaquin Sabater Hebaria, cuyas propiedades se hallan situadas en este pueblo y partida 'Velleres'. Con la construccion de la expresada via en dicho trayecto quedaria interceptado el paso a los citados propietarios y sin medios de poder entrar en sus fincas, considerando justisimas dichas reclamaciones, suplican a V. que previos los informes que se digna tomar y siendo estos favorables como no dudamos, se servira disponer la construccion de los pasos convenientes y necesarios para la entrada de los propietarios a sus fincas.

Aprovechamos esta ocasion para reiterarle nuestra mas consideracion y afecto y se repiten de V. afectuosos A.!

G. B. S. M.

La Comision

Juan Pique

Juan Pique

Antonio Guilla



Annex 07 Reclamació de Miquel Benaiges pel reg de la finca de la Font de ca l'Apit (AHF-MFM).

V/642-2/2-17

COMPANÍA DE LOS FERROCARRILES DE TARRAGONA Á BARCELONA Y FRANCIA

# CONSTRUCCIÓN

Línea de *La Zaida á Reus* Sección \_\_\_\_\_

## EXPROPIACIONES

Capítulo *52º* Artículo *2º*

Grupo \_\_\_\_\_

Término municipal de *Marsá*

Expediente N.º \_\_\_\_\_

### OBJETO

Mod. núm. 60.

*Reclamación del propietario D. Miguel Benaiges Marco sobre interceptación de una servidumbre de riego*

988.—IMP. BARCELONESA.

*Barcelona 13 de Noviembre de 1890*

My  
Madrid 13 Noviembre 1890.

Señor D. Eduardo Alfonso

Muy Señor mío: Siento molestar la atención de V. para manifestarle que por una finca en este término municipal y pastada conocida por la Font de Calajut en la que atraviesa la vía férrea, a consecuencia del terraplen que se ha construido en la misma, queda la propiedad del que suscribe, sin parte de ella poder regar irrogando de los perjuicios consiguientes.

A fin, pues, de que quede conciliado mi derecho, ruego de V. se digna disponer que por el Ingeniero de esta Sección, se examine dicho punto y siendo fundada mi reclamación, se dignare proceder a lo que sea de justicia. Tiene el gusto de ofrecerle con la mayor consideración afectiva y S. S. B. S. M.

Miguel Benavides Marco

Campo del camino

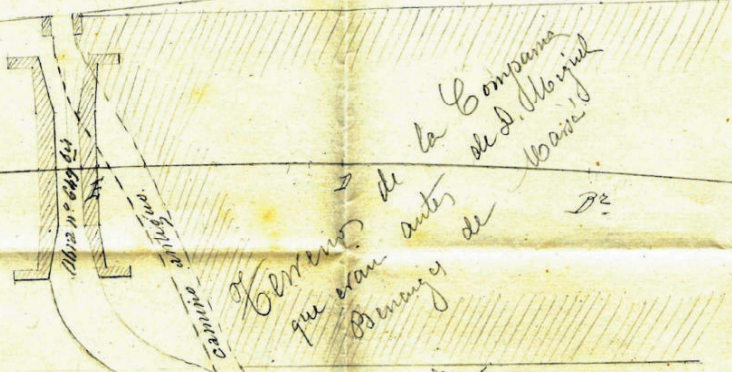
Carril de Rodas del Pinar a Sarriyona

Nº 22

La Landa

K:8

Reus



Parcela que no puede regarse = Sup: 140

Propiedad de D. Miguel Benigno Moris

Cº dels Venechells

Grata del 400  
 Moris el de el 1890  
 Benigno Moris

Annex 08 Reclamació d'Antoni Cunillera sobre el nou camí d'accés a finques veïnes (AHF-MFM).

V/659-1/14

COMPANÍA DE LOS FERROCARRILES DE TARRAGONA Á BARCELONA Y FRANCIA

# CONSTRUCCIÓN

Línea de Samper à Reus. Sección

## EXPROPIACIONES

Capítulo 4 Artículo 3º

Grupo 2º

Término municipal de *Morsá*

**Expediente N.º**

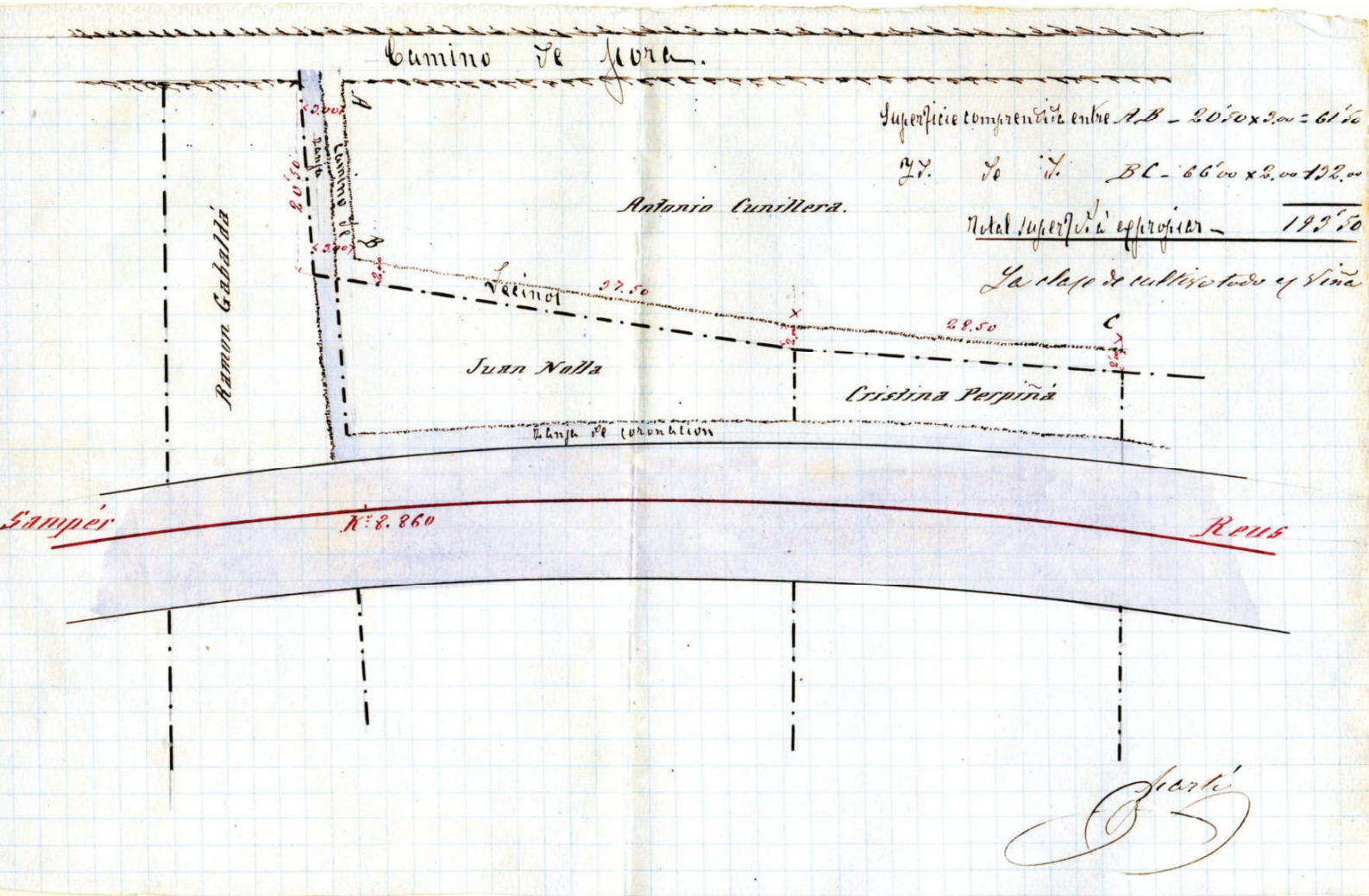
### OBJETO

Reclamación del propietario D. Antonio Crui-  
llera, de que se le abone el terreno del camino que se  
ha hecho para dar paso á otros propietarios para  
ir á sus fincas.

Modelo núm. 60.

191-Imp. Barcelonesa.

Barcelona 10 de noviembre de 1892.



ANTONIO CUNILLERA  
MARSÁ

31. Diciembre 1892.

Don Eduardo Maristany  
Barcelona

Muy Sr. mio y amigo: Acabo de recibir de su atenta D. N. de dicho contenido quedo enterado. Si el Sr. Marti no le a dicho nada del camino que le indico en mi ultima carta es por que dicho Sr. sabe que soy amigo de Vd. y me dijo que yo mismo se lo notificara, por cuyo motivo es completamente imposible que sin hacer una obra se pueda pasar y si hemos estipulado 3 mt de ancho por el camino resultara que cuando haga otro aguacero seran mas y entonces tanto yo como el otro vecino Cavallada tendremos que pedir otra expropiacion y esto seria cosa de nunca acabar.

El vecino Nolla, que Vd dice puede pasar por la parte lateral de la via, y este dar camino a los demas vecinos es completamente imposible pues los empresarios de dicho trazo le tomaron toda la tierra que estaba señalada para camino de vecinos.

Espero comprendera la razon que me asiste al hacerle dicha reclamacion pues a mi entender la compania al hacer el deriv. de aguas no puede dar perjuicio a ningun vecino.

La nota de precios unitarios se le enviara tan pronto me sea posible.



14 Interim me spero de Vd. atento y amigo

L. S. S. L. B. B. B.

ANTONIO CUBELI  
MARSAM

Antonio Cuadras

2-I-93.

Embustera según minuta a 11

P. A.

Henri O

Annex 09 Valoració dels terrenys expropiats a la finca del Mas d'En Crusat feta pel pèrit de la Companyia (AHF-MFM).

V/661-1/1

# CONSTRUCCIÓN

Línea de La Loida á Reus Sección

Capítulo 4.º

Artículo 3.º

Grupo 3.º

Contratista:

**Expediente N.º**

OBJETO

Fina número 60.

Expropiación forzosa  
á D. Peregrin Munté Torqueras  
termino de Marsá.

(Expropiado)

Barcelona de de 18

1888, abril, 8

1890, diciembre, 15

7 Casacion de la finca llamada Mas den Crusat, propiedad de D. Pelegrin Monte, y termino de Marsa.

Superficie de ocupacion 171'45 Areas.

Clasificacion.

Peretas.

1 olivo de 2 <sup>a</sup>	a'	18 peretas	18 00
8 id. de 3 <sup>a</sup>	a'	12 id.	96 00
1 almendro 2 <sup>a</sup>	a'	12 id.	12 00
1 id. 3 <sup>a</sup>	a'	9 id.	9 00
1 encina 1 <sup>a</sup>	a'	20 id.	20 00
0'5 Abreano de 3 <sup>a</sup>	a'	22 id.	11 00
6'15 Areas vna 2 <sup>a</sup>	a'	24 id.	147 60
22'58 id. id. 3 <sup>a</sup>	a'	20 id.	451 60
9'65 id. id. 4 <sup>a</sup>	a'	17 id.	164 05
3'00 id. arbol. secos 2 <sup>a</sup>	a'	26 id.	78 00
8'00 Areas arbol. secos 2 <sup>a</sup>	a'	22 id.	176 00
4'76 id. id. 4 <sup>a</sup>	a'	19 id.	90 44
6'2'00 bosque 2 <sup>a</sup>	a'	8 id.	496 00
2'0'00 id. 3 <sup>a</sup>	a'	6 id.	120 00
4'00 Area garriga 1 <sup>a</sup>	a'	5'50 id.	22 00
24'81 Area yerba 1 <sup>a</sup>	a'	4'00 id.	99 24
			<hr/>
			2010 93
		3 p <sup>o</sup>	60 32
Por la division de finca a 1 pereta metro longitud.			844 00
Por el valor del terreno de dos balsas			25 60
Por el id. de dos balsas que se destruyen			730 00
			<hr/>
		Total valor	3670 85

Por una parcela en la misma propiedad.

Superficie de ocupacion 0'32 Areas

Clasificacion.

0'32 Areas garriga 1 <sup>a</sup>	a'	5'50 peretas	1 76
		3 p <sup>o</sup>	0 05
			<hr/>
			1 81
Servidumbre por la via			0 75
			<hr/>
		Total valor	2 56

Faltet 8 de Abril de 1888.

El gerente de la Compania de los ferrocarriles de Catalunya a Barcelona y Francia

José Valls

Annex 10 Fragment d'un article on es critica la construcció de l'estació, pel corresponsal de la Opinion (La Opinión, HAT).

Mucho hay que decir de los trayectos esplanados desde la salida del puente sobre el Pradell en direccion al Ebro, muy particularmente en lo referente al trazado de curvas; tambien nos ocuparemos de ello mas despacio. Y por lo que toca á la malhadada conejera ú estacion «Marsá», estamos en lo mismo respecto á exceso de gastos supérfluos por la gran cantidad de obra enterrada, dudosa solidez, y perjuicios que su emplazamiento en el sitio que está, ha de ocasionar á la empresa. Todas cuantas personas de criterio desinteresado la han visitado, están conformes en que, levantar el edificio allí, no puede obedecer mas que á la satisfaccion de un obcecado capricho, ó ceder á influencias por mezquinos miramientos. Esto de mandar y disponer sin tal vez cálculo meditado, es muy cómodo, aunque á veces tiene sus quiebras.

Por lo pronto podemos asegurar que la villa de Falset, la mas comercial de toda la gran comarca Occidental de la provincia, no llevará una tonelada de mercancías á la línea de los directos por las condiciones en que está situada la Estacion, sin caminos, larga distancia y por el rodeo á que obliga el punto de instalacion. Así lo hemos oido á todos los compradores y tratantes de ésta. Creemos que la empresa ganaría mucho si una comision de señores accionistas acompañados de persona perita, se tomase la molestia de visitar la línea y de enterarse de los hechos apuntados y muchos mas que quedan por decir.

Y á propósito de la estacion «Marsá» ¿Qué alarón les ha picado á los jefes *mandones* para prohibir á la gente de Falset vayan á visitar la *cacareada estacion*? ¡¡Vaya un talento!! No comprendo qué la tal prohibicion es cuando menos la confirmacion de lo que se viene diciendo acerca la dudosa solidez de la obra, el BUNUELO de emplazarla á S. de la vía con un exceso de gastos enorme y cuanto sobre el particular se ha escrito.

Si la prohibicion particularizada es por venganza, ésta es ruin é incorrecta y nunca aceptable por quien estime en algo su personalidad. Deberiamos alegrarnos de tal despechada disposicion, ya que ella supone desconfianza en fundar una impugnacion provista de razonados argumentos contrariando nuestras afirmaciones; pero esto, unido á la desatentada conducta de herir cautelosamente la susceptibilidad del que con noble y desinteresado propósito les invita á la legal controversia, pretestando que no existe en nosotros la debida competencia, es evidenciar de una manera clara y patente que no informan sus actos el concedimiento de que es susceptible el cargo que se les ha conferido.

La *orden superior* que reviste de fuerza, pero no de autoridad, la trasmision de ciertos hechos, no nos ha sorprendido, pues teniamos ya formado antes de ahora el concepto que nos merece lo mismo el de la *orden superior* que los que forman la *inferior*, los cuales, analizados, aun en la consideracion de su mayor á menor grado, vendrian á ofrecer una igual cantidad residual.

Si tuviésemos influencia bastante para con el de la *orden superior*, le recomendaríamos diera un empleo siquiera fuese de *mandadero* á cierto sujeto que no queremos citar por el respeto que nos merece la institucion que representa, por la propaganda antagonista que sostiene, nada conforme con los deberes y obligaciones que le impone su cargo. No es ocioso, sin embargo, prevenirle, caso de seguir en su empeño de difundir el mal ejemplo, que estamos dispuestos á darle á conocer con todos sus pelos y señales, á fin de que quien puede y debe, le llame al orden, ó como vulgarmente se dice, le ate corto.

*El Corresponsal.*

Annex 11 Article on es descriu el pas del tren per la comarca i es lloa la feina feta pel poble de Marçà (El Mercantil, HAT).

# EL MERCANTIL

DIARIO POLÍTICO DE AVISOS Y NOTICIAS

Organo del Partido Liberal de la provincia de Tarragona

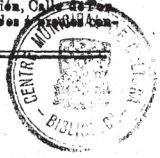
**Precios de suscripción:** En Tarragona, 1'50 ptas. al mes; trimestre 4'50 id.—En los demás puntos, 5 id. trimestre.—Ultramar 8 id.—Extranjero, 12 id.—Se publica todos los días excepto los lunes.

**DIRECTOR**  
**DON JUAN MEROLLS**

**Puntos de suscripción:** En la Administración, Calle de P. Icart, núm. 2, entrepuerto.—Anuncios y Remitidos a precios convencionales.—No se devuelven los originales.

## AZUCARILLOS PURGANTES DE SERRA

Es la purga mas refrescante que obra con más eficacia y que produce menos malestar, siendo al mismo tiempo de un gusto tan agradable que hasta lo pueden tomar los mas delicados paladares. Los azucarillos se disuelven en agua caliente.  
Véndese en TARRAGONA, en las principales Farmacias y Droguerías.



### Gran establecimiento de Zapatería

DE **JOAQUÍN ROMAN**  
SITUADO EN LA **RAMBLA DE SAN JUAN**  
Ofrece al público en general un gran surtido de calzado, construido sin trampa de cartón.

Para Caballero		
Botas becerro clavadas.		9 ptas.
Id. id. id. puntera.		10 »
Id. id. id. cosidas.		11 »
Id. id. id. cosidas punta.		12 »
Para Señora		
Botas charol clavadas.		7 ptas.
Id. cabritilla.		6'50 »
Id. id. id. cartera.		7 »
Id. satén.		6'50 »

Según medida, los precios.

### LA ESPERANZA

Sociedad para redimir y sustituir á quintos destinados á servir en España y Cuba, sean de cualquier reemplazo y provincia: hay representantes en todas las zonas Militares.

**Garantía social 80.000 pesetas**  
Se admiten suscripciones antes del sorteo por menor precio que despues. Los quintos quedan completamente libres del servicio activo, haciendo las operaciones con arreglo á la ley. Más datos pidanse Sucursal, Calle Armañá 6, 1.  
El Representante: **Francisco Cortés.**

### Lecciones de piano y armonía

por **Emilio Sabater**  
Discípulo del Conservatorio de París  
Rambla de San Juan, número 22, entrepuerto

### SE VENDE

Una pieza de tierra sembrada de vides, algarrobos y olivos de cabida 5 jornales estadísticos situada en el término de Pallaresos.  
Darán razon calle Santas Creus número 15, piso 1.<sup>o</sup>

### AVISO

Debiendo ausentarse su dueño se vende por un precio módico una acreditada tienda de vinos situada en un punto muy céntrico de esta ciudad.  
Razon en este hipotético?

### Aviso

Se forman cuentas municipales tanto atrasadas como corrientes, por un ex-plegado del ramo. Repartos de inmuebles y matrículas de subsidio.  
Cos del Bou n.º 8 piso 2.º

### AVISO

Tienda de varios géneros para vender, situada en una de las principales calles de esta ciudad. Informarán, Unión, 8, bajos, guantería.

### SE VENDE

un edificio—fábrica situado en las Borjas de Urgel inmediato á la estación del ferrocarril, con sus máquinas, prensas hidráulicas y aparatos para la molienda de aceituna y extracción por medio del sulfato del aceite de orujo.  
Informarán en Reus, Arrabal Santa Ana 80 principal.

### FERRO CARRIL DIRECTO

Sección de la Argentera al Ebro

Lo que resta del presente mes quedará perforado el túnel de la Argentera, cuya extensión alcanza cuatro kilómetros. Terminada tan colosal obra; se procederá inmediatamente al balastage y asiento de vía de lo que se ha encargado al Sr. D. Valentí, según nos ha referido, y es probable que 4 meses despues de perforado el túnel, pueda recorrer la máquina la vía desde Reus al Ebro. Para dar una idea más exacta de los trabajos de la sección que encabeza este artículo recorremos la línea.

A la salida del túnel de la Argentera sigue otro de 15 á 20 metros, todo artificial, para impedir que los desmoramientos que ocasionan las lluvias puedan interrumpir la vía. A poca distancia del túnel está la estación de Pradell y Torre de Fontaubella, cuyo edificio esta completamente terminado. Luego sigue un pequeño puente sobre el barranco de Pradell, cuya elevación es de unos 13 á 15 metros. Desde dicho puente á Falset hay dos pequeños túneles de unos 30 metros de extensión, ambos terminados. La estación de Falset, ó hablando con más propiedad, la de Marsá, puesto que, está más inmediata de esta población, distante del casco 1 kilómetro y de la primera población 2 kilómetros, teniendo además la vía entre la población y estación. Esta es de segunda clase, el edificio magnífico, la fábrica pura imitación de las demás de la línea, y el lujo que resplandece por todas partes prueba verdaderamente los cuantiosos caudales de que dispone la compañía para obras tan grandes. Una pequeña colina impide divisar á Falset desde la estación y luego contribuye la situación baja de esta, pues, al atravesar el camino que conduce de Falset á Marsá lo hace por debajo de un puente construido sobre un desmonte considerable y todo arcosillo. La vía continua despejada y sin interrupción, pudiendo recorrerla los vagones sin embarazo hasta la misma orilla del Ebro á no haberse quitado el camino de hierro provisional que habia.

Deteniéndonos un momento en la estación de Marsá-Falset, diremos que hasta la actualidad no hay ninguna, probabilidad de que una la segunda población con la vía férrea una carretera, pues, cuantas sesiones se han convocado en dicho pueblo para la construcción de tal vía de comunicación, no ha dado otro resultado que una prueba eminente de lo mucho que desconoce la población los innegables beneficios que reporta á los intereses rurales una vía férrea. Si no lo tenemos mal entendido son 5,000 pesetas lo que se pide para abrir dicha carretera y por tan in-

significante cantidad Falset continuará con su intrascitable camino de Marsá, por él irá á la estación, tolerará que se construya otra carretera que pasando á 4 kilómetros de dicha villa la deja aislada, como lo hace la que está en proyecto y que ha de unir los principales pueblos del Priorato pasando por Bellmunt hasta encontrar la estación de Marsá Falset. Digo que permitirá lo expuesto, porque eso puede afirmarse del pueblo que con inesplicable paciencia contempla como diligentes comisiones activan la aprobación del plano que ha de levantar una estación en Marsá en mengua y menosprecio de él mismo. Los vecinos de Falset, hasta que la realidad les ha desvanecido su utopia, han alimentado la torpe é infundada esperanza de que no ellos, sino la Compañía sería quien se cuidaría de la vía férrea. Figaro dice: «¡Ay del pueblo que no desgasta diariamente con su roce superior y violento los pueblos inmediatos, porque será desgastado por ellos! O atraer, ó ser atraído.» Esto último le sucede á Falset á juzgar por el rápido progreso que Marsá va adquiriendo, cuando antes en lo mas insignificante necesitaba visitarle, mientras hoy sus establecimientos comerciales é industriales pueden competirle. Si este creciente desarrollo toma antes de que el vapor lo una con las principales capitales de Cataluña ¿qué sucederá despues? para qué necesitará ir á Falset mientras que si este pueblo hubiese mirado con más interés cosa de tanta monta, sucedería vice-versa. Los pueblos tienen lo que se merecen y por eso felicitamos á Marsá, porque vé recompensados sus trabajos en pro de la población.

Despues de la estación de Marsá-Falset; sigue Capsanes, que tambien por su indiferencia y por los mismos sueños que Falset se ha quedado con vía férrea sobre los muros de la población; pero sin un misero apeadero que les libre de andar 3 kilómetros para viajar en tren. Capsanes creia ser un imposible quedar sin estación, por la única razón de estar tan inmediata la vía; pero hoy que la realidad desvanece su error, van convencidos de la verdad que les dijo el ingeniero de la línea, cuando afirmó que estación no tendrían y si solo apeadero mas tarde, si trabajaban para conseguirlo. De modo que, resultan falsos cuantos rumores han circulado asegurando que dicho pueblo tendría estación. Cuando la locomotora alimentada por agua convertida en vapor se deslice rápidamente ante sus ojos, lanzando estridentes silbidos, entonces, sentirán y se arrepentirán mas que nunca de no haber cedido la expropiación por ver tan admirable mecanismo de hierro, como de imputoso se convierte en docil en manos del maquinista y lo para ante su pueblo. Pocos metros pasado Capsanes se encuentra un túnel de unos 700 metros de extensión, á cuya salida sigue un magnífico puente de 8 grandes arcos apoyados sobre otras 8 gruesas pilastras de albañilería que descansan en el cauce de la riera de Capsanes. La elevación es de 34 metros, y su extensión de 12 metros de columna á columna y luego 3 metros de grueso que tiene cada una de dichas 8 columnas. Desde la salida de este puente, la vía atraviesa la falda de una elevada y escabrosa

montaña conocida por «Costa den Brull,» hasta que despues de cruzar el camino que conduce de Falset á Tivisa, se interna en las entrañas de un elevado ramal de dicha montaña, saliendo despues de recorrer algunos 500 metros curvando en el centro y encontrando á su salida una colina de carbonato de cal, de roca dura y textura muy compacta de los cuales se han sacado las piedras de talla destinadas á la construcción de muros y pilastras de los puentes. Inmediatamente le sigue la estación de Serra Guimets, situada á la falda de la misma cadena de colinas que se origina en la mencionada «Costa den Brull. De esta estación me ocuparé en la segunda parte de este artículo.  
(Continuará.)

Rogado Rull

### Latigazos

Para la gente de «El Pabellón», todo son calumnias cuando se dicen las verdades.  
Con la buena ausencia que nos guardan los inspiradores del colega, «desgraciado» de nosotros si nos hubiésemos deslizado con alguna frase ó concepto gordo que envolviera delicto!  
Ya estaríamos empedrados.

EL MERCANTIL no ha hecho más que decir una serie intempestiva de verdades en el transcurso de la polémica sostenida con «El Pabellón».  
Nos propusimos demostrar que lo mismo el Sr. Conde de Rius que sus pocos amigos de por acá, tiraban derecho á quebrantar la autoridad y prestigio que goza en esta provincia nuestro distinguido amigo don Juan Cañellas por medio del mas sotapado amañó, y lo hemos conseguido.  
Y si no nos hubiésemos inspirado en nuestra exposición de hechos en la mas pura verdad, tiempo hubiera faltado á «El Pabellón» para rebatirlos.

Se cayó como un muerto; luego la razón está toda de nuestra parte.

Miren ustedes que es mucho cuento el de «El Pabellón»!

¡Ahora nos inculpa que nosotros iniciamos una escandalosa polémica!

¡Precisamente, cuando nos han leído, hemos oído de sus labios, que los hechos expuestos, todos relacionados con la política, y los razonamientos á estos hechos consiguientes, tienen mucha mas virtualidad, en cuanto se han transmitido al papel en buena forma y con toda la seriedad que deben ser tratados semejantes asuntos.

A revés del colega, que por toda contestación á nuestra argumentación sería, sacó á plaza hechos falsos, falsísimos, dignos de la mas severa lección.

Y nos contentamos, para detener al colega en sus correrías difamadoras, con una amenaza que contra nuestra voluntad, hubiéramos cumplido.

Y que por cierto acababa con el prestigio de cualquiera.

EL MERCANTIL que fué el primero interesado en que la conciliación de los señores Conde de Rius y Cañellas se verificase, pero con lealtad y buena fe, también fué el primero, sin iniciación de nadie, en defender esa conciliación.

Pero cuando descubrió en lontananza ciertas nubarrones que amenazaban tremendas tempestades, supo ponerse á salvo y vivir prevenido para evitar desprestigios políticos inmerecidos. Y desde entonces, se enfrió nuestro ardimiento y entusiasmo por la conciliación, y hasta llegamos á perder el sincero afecto que profesamos á ciertas personas.



Annex 12 Foto que podria ser del dia de la inauguració (extreta de la web de David Porcel).



Fotografia suposadament del dia de la inauguració de l'estació.

Annex 13 Miquel Piqué Vall, alcalde de Marçà al 1890 (fotografia cedida per Marina Borràs Piqué).



Miquel Piqué Vall (1846-1905), alcalde de Marçà el 1890.  
Fotografia cedida per la seva besnéta Marina Borràs Piqué

Annex 14 Fragment de l'acta de la Companyia de ferrocarril TBF del dia de la inauguració (ANC).

— Sesión del día 12 de Diciembre de 1890. —

Dios. Con asistencia de los Dios expresados al margen de la abierta la de-  
Marcet F. sion y leída el acta de la anterior, celebrada en 5 del actual, ha sido aprobada.  
Planas. Habiendose celebrado el día 7 del actual, en cumplimiento de lo acorda-  
Carvalho. do en la sesión anterior la bendición de la línea de Marsá - Falset á Reus, para  
Parellada. abrirla el día siguiente al servicio público, se hace constar, para memoria de dicho  
Fabra. acto religioso, que el Consejo representado por los Dios. Presidente y Director - Gerente  
Puats y Rodés. te y los Consejeros D. Manuel de Carvalho y D. Mariano Parellada, acompañados  
Amer Dios. de los Ingenieros Jefes de la Construcción y de la Explotación y de otros Jefes de  
servicio, no habiendo sido posible á los Dios. D. Camilo Fabra y D. Juan Puats  
y Rodés concurrir al acto, tomando el primer tren pasó á Reus y desde allí en  
tren especial á Marsá - Falset, en donde, con gran entusiasmo de la población  
y con aplausos y música fué recibido por las Autoridades eclesiástica, judicial y mu-  
nicipal, aunque el Sr. Alcalde no pudo presentarse sino mas tarde por estar  
ocupado en las elecciones. Hacia la recepción del Consejo, el Rdo. Sr. Cura Parroco,  
en un altar levantado junto á la Estación, bendijo la línea, y despues pasando la co-  
mitiva al pueblo, en cuya entrada se habia erigido un arco de triunfo dedicado al  
Excmo. Sr. D. Claudio Planas, Director Gerente de la Compañía y al Sr. D. Eduardo  
Oyaristany Ingeniero Jefe de la Construcción, atravesó la población que rebosaba  
de júbilo y habia engalanado sus casas, y se dirigió á la Iglesia en la que se en-  
tonó un Te Deum; fué el cual fué obsequiado el Consejo y cuantos le acompaña-  
ban con un lunch por el Ayuntamiento en demostración del agradecimiento de Marsá  
al beneficio recibido con la terminación de la línea. Concluido así el acto el regreso  
se efectuó volviendo á Reus con el tren especial, y desde allí á S. Vicente, despues de  
haber comido para llegar con el último tren á Barcelona.

## 6 REFERÈNCIES

Archivo Histórico Ferroviario (AHF- MFM).

Hemeroteca Ajuntament de Tarragona (HAT).

Hemeroteca digital. Biblioteca Nacional de España (HD-BNE).

Fons de la Compañia de los Ferrocarriles de Tarragona Barcelona y Francia (TBF) de l'Arxiu Nacional de Catalunya (ANC).

Postal de la col·lecció de JB, Josep Boixadera Ponsa.

AGRAMUNT, Agustí: La modernització de la xarxa viària al camp de Tarragona (1774-1870) (2019). Tarragona. Arola editors.

JOVÉ, Ferran: Algunes notícies sobre la construcció de la línia dels directes, entre Reus i Marçà-Falset (1989). Les Borges del Camp. Imprèss Gort. Reus.

MARISTANY, Eduard: El túnel de Argentera (1891). Barcelona. Imprenta Henrich y Cia.

NOLLA, Joaquim: Marçà, cultura del confinament. (2020). Tarragona. Lo diable Gros. (Col·lecció la Miloquera, 2).

PÀMIES, Adrià: Els ferrocarrils directes de Madrid a Barcelona i la seva repercussió en el territori (2017). Móra la Nova. Associació per la preservació del Patrimoni Ferroviari i Industrial. Centre d'estudis de la Ribera d'Ebre i Institut Ramon Muntaner.

PÀMIES, Adrià: L'arribada i implantació del ferrocarril a la cubeta de Móra. (2019). Móra la Nova. Associació per la preservació del Patrimoni Ferroviari i Industrial. Centre d'estudis de la Ribera d'Ebre i Institut Ramon Muntaner.

QUEIXALÓS, Rafael: Marçà, reculls de la seva història (1992). Falset. Edició de l'autor.