

MEMORIA  
referent a un  
projecte de  
ferrocarril de  
Mora la Nova  
a Gandesa

◆◆◆ GANDESA ◆◆◆  
Imprempta Enrie Sabaté  
◆◆◆◆◆ 1918 ◆◆◆◆◆



MEMORIA  
referent a un  
projecte de  
ferrocarril de  
Mora la Nova  
a Gandesa

◆◆◆ GANDESA ◆◆◆  
Imprempta Enrie Sabaté  
◆◆◆◆◆ 1918 ◆◆◆◆◆



R.18483

MEMORIA  
del  
proyecto de  
reforma de  
la Ley de  
Enjuiciamiento Civil

MEMORIA  
del  
proyecto de  
reforma de  
la Ley de Enjuiciamiento Civil





*El ferrocarril  
de Mora la Nova a Gandesa*

*Preàmbul*

Encarregat a la Mancomunitat de Catalunya el problema dels ferrocarrils secundaris, hem de confiar en que no's limitarà com l'Estat a omplir el Mapa de Catalunya de ratlles vermelles, corresponents a altres tants projectes que ni sisquera s'han arribat a estudiar, i que per a la preferència de la construcció s'atendrà a les veritables necessitats del país, i a la soma de rendiments probables, deixant de banda els interessos mesquins de la política, que fins fa poc temps a Espanya han fet fracassar els projectes mes ben concebuts i mes ben orientats, i han fet arrelar en la consciència de tots els espanyols la convicció de que l'Estat no s'inspirava mai en la conviniència del país en projectes d'aquesta naturalesa, atenant-se quasi sempre a afavorir interessos particulars en l'aspecte positiu, i en l'aspecte negatiu a satisfer rencunies caciquistes, o a conseguir finalitats atrabiliaries.

La Mancomunitat ha tingut sempre inspiracions mes elevades en els projectes que li han estat encomanats, i s'ha atés mes al interès general, donant tal impuls i activitat a les seves obres malgrat les grosses dificultats que li oposen les actuals circumstancies, que en breu temps la seva gestió honrada ha sigut arreu sentida i apreciada, lo que fa que tots els bons catalans tinguin plena confiança en la seva actuació.

Prevalguts d'això i després d'un estudi laboriós i detingut passem a exposar el resultat de nostres treballs, desitjant trobar els termes hàbils i adequats per a portar a tothom el convenciment de que un ferrocarril de Mora la Nova a Gandesa ompliria una necessitat molt sentida, desvetllant la cultura i la prosperitat d'una comarca extensa i rica, i constituiria, des-de'l punt de vista financier, el negoci mes sanejat de la Mancomunitat de Catalunya.

### I. - Hi ha ferrocarril al poble?

Gandesa, malgrat la seva importancia, malgrat el ser centre obligat d'una comarca gran i rica, no te ferrocarril. Les estacions de ferrocarril mes properes son Ascó i Mora la Nova, amdues a 23 kms. de distancia. El servei de passatjers es fa per medi del automòvil-correu, capaç per a conduir una trentena de persones, además de servir-se els vehins de Gandesa i pobles comarcans, d'un gran nombre de tartanes i carruatjes

particulars. El tràfec de mercaderies es fa per mediació de les agències i ordinàries. A Mora de Ebre hi existeixen tres grans agències amb més de deu carros de servei cada una. A Gandesa hi ha quatre ordinàries amb un total de dotze o catorze carros que presten servei continuat. Tots els demés pobles comarcans tenen un nombre d'ordinàries proporcional al de Gandesa, segons la seva importància. Sense exageració es pot afirmar categòricament que per al tràfec de Gandesa i demés pobles que's servirien del seu tren, hi ha més de vuitanta carros que diàriament circulen per la carretera d'Alcolea del Pinar a Tarragona, la de Gandesa a Tortosa i demés carreteres secundàries, tràfec que en un noranta vuit per cent absorbiria'l ferrocarril que's construis.

## **II. - Es fa sentir la necessitat de construir-ne un?**

Per lo exposat pot deduir-se la necessitat que Gandesa i els pobles comarcans senten de la construcció d'un ferrocarril. Aquesta necessitat s'ha traduït en diferents projectes que afecten a la comarca de Gandesa. Un dels que més ressò ha tingut, ha sigut el de Val de Zafán a San Carles de la Rápita, qual objecte principal es el de unir el de Puebla de Híjar a Alcañis amb el mar. Aquest projecte ha tingut dos grans inconvenients: 1.<sup>er</sup> El seu cost de construcció, ja que hauria d'atravessar terrenys monta-

nyosos, i tindria una extensió desproporcionada al tràfec. 2.<sup>on</sup> L'afavorir els interessos particulars dels oliaires de Tortosa, sense respondre a les necessitats i als interessos del país, qual vida tendeix per llei fatal a apropar-se a Reus i Barcelona, mentres que amb aquell projecte se l'allunya d'aquest objectiu.

L'altre projecte es el de Gandesa a Ascó, format per la Comissió nomenada per R. O. de 30 de Juliol de 1904, però es d'aquells projectes que s'ha limitat a deixar trassada una ratlla vermella sobre'l mapa, sense que posteriorment s'haigi fet res mes. Altres empreses i particulars han demanat antecedents, sense que fins are s'haigi fet res pràctic.

### III. - Quin trassat en línies generals ha de tenir?

a) Si la tracció ha de ser a vapor, el mellor trassat es de Gandesa a Ascó, passant per Corbera i al Sol-Ixent de Fatarella, tal com està en el projecte de ferrocarril secundari avans aludit. Tindria en aquest cas una extensió de uns 22 kilòmetres, am la ventatje de no tenir que construir cap pont per el pas del riu Ebre, però am l'inconvenient de tenir que travessar terrenys molt accidentats.

L'ideal, no obstant, es un ferrocarril de tracció elèctrica de Gandesa a Mora la Nova. El cost de construcció seria en aquest cas soma-

ment econòmic, ja que podria estalviar-se la explanació en gairebé tota la extensió la carretera d'Alcolea del Pinar a Tarragona i el pont recentment acabat sobre'l riu Ebre. Tindria en aquest cas una extensió de 23 kilòmetres i podrien establir-se tres estacions intermitjes: una a Mora d'Ebre, l'altra a Camposines que utilitzarien els vehins d'aquell caseriu i'ls del poble de Fatarella i l'altra a Corbera. Aquet trassat te la immensa ventatja de que amb un trajecte tan curt afectaria a un nucleu de població importantíssim, com pot veure-s en la següent demostració:

#### **Estació de Camposines**

Hi afluiria tot el tràfec de Fatarella, població de 2,333 habitants, en quin terme s'hi fa una producció important d'oli, cereals, vinya, ametlles i avellanes.

#### **Estació de Corbera**

Corbera es una població de 2,157 habitants i en son terme s'hi recull una gran producció de vi, ametlles, oli i cereals.

#### **Estació de Gandesa**

Absorbiria'l tràfec total de passatgers i mercaderies de les següents poblacions:

<b>Partit de Gandesa</b>	}	Gandesa. . . . .	3,551	habit.	
		Bot . . . . .	1,391	»	a 10 kms.
		Villalba. . . . .	1,662	»	» 9 »
		Batea . . . . .	3,166	»	» 13 »
		Pinell . . . . .	2,007	»	» 10 »
		Horta . . . . .	2,473	»	» 18 »
		Prat de Compte . . . . .	849	»	» 13 »
		Caseres . . . . .	692	»	» 18 »
<b>Partit de Vallderroures</b>	}	Arnes . . . . .	1,441	»	» 23 »
		Calaceit. . . . .	2,417	»	» 22 »
		Lledó . . . . .	530	»	» 27 »
		Arenys de Lledó . . . . .	709	»	» 29 »
		Cretas . . . . .	1,387	»	» 28 »
		Vallderroures . . . . .	3,009	»	» 36 »
		La Fresneda . . . . .	1,711	»	» 32 »
		Torre del Compte . . . . .	731	»	» 30 »
<b>P. Alcanyís</b>	}	Beceit . . . . .	1,969	»	» 40 »
		Masalió . . . . .	1,106	»	» 28 »
		Valljunquera . . . . .	1,267	»	» 33 »
Total. . . . .		32,068	»		

Per al tràfec am Reus i Barcelona, se valdrien de la estació de Gandesa els pobles de Cerollera, Fornoles, Fontespatla, La Portellada, Monroyo Peñarroya, Ráfales i Torre d'Arcas del partit de Vallderroures, amb un contingent de 10,000 habitants; i Valldeltormo, La Ginebrosa, La Condonyera i altres poblacions petites pertanyents al partit d'Alcanyís somant altres 10,000 habitants.

## Estació de Mora d'Ebre

Si l'amplada dels ralls permetés que'ls vagons de mercaderies poguessin passar a la línia de Madrid a Saragoça i Alicante, evitant el transbord, aquesta estació tindria també forsa importància per al tràfec de mercaderies. D'altra manera fora casi nul, degut a la poca distància (dos kilòmetres escassos) de la estació de Mora la Nova. En canvi tindria segurament importància per al tràfec de passatgers, ja que no's reduirà als de Mora d'Ebre solsament, sino que també l'aprofitaran els que procedeixen de Benissanet Ginestà, Miravet i Rasquera.

b) La distància d'aquestes estacions partint de Mora la Nova serà la següent: Mora d'Ebre a 2 kms., Camposines a 11 kms., Corbera a 18 i mitj kms., Gandesa a 23 kms.

De Camposines surten dues carreteres: una que va a Fatarella i l'altra que va a Ascó.

Gandesa es un gran centre de vies de comunicació. Està creuada per la carretera d'Alcolea del Pinar a Tarragona, surt d'aquí la de Gandesa a Tortosa, surt un bon camí vehinal de Gandesa a Bot, camí que proximament s'allargarà passant per Horta, fins a enllaçar am la carretera de Beceit a la de Gandesa a Tortosa; surt d'aquí un altre camí vehinal en bon estat de Gandesa a Villalba i Pobla de Masaluca. Estàn fets els estudis i confiém que la Mancomunitat no tardarà en comensar els treballs de la carrete-

ra de Gandesa als Banyes i Santuari de la Fontcalda, lloc privilegiat que una vegada feta la carretera pot convertir-se fàcilment en un dels millors balnearis de Catalunya, tan pel caudal abundantíssim de ses aigües termals cloruradosòdiques, com per lo pintoresc dels contorns.

#### IV. - Quin tràfec de passatgers pot esperar-se?

Partint dels anteriors antecedents no creiem exagerat fixar el promitj de passatgers diari, distribuit per estacions, en la següent forma:

##### Estació de Gandesa

Viatgers a Corbera. . . . .	8
» a Camposines . . . . .	4
» a Mora d'Ebre . . . . .	8
» a Mora la Nova. . . . .	<u>80</u>
» Total. . . . .	100

##### Estació de Corbera

Viatgers a Gandesa . . . . .	8
» a Camposines . . . . .	4
» a Mora d'Ebre . . . . .	5
» a Mora la Nova. . . . .	<u>8</u>
» Total. . . . .	25

### Estació de Camposines

Viatjers a Gandesa . . . . .	4
» a Corbera. . . . .	3
» a Mora d'Ebre . . . . .	3
» a Mora la Nova. . . . .	5
» Total. . . . .	<u>15</u>

### Estació de Mora d'Ebre

Viatjers a Gandesa . . . . .	6
» a Corbera. . . . .	3
» a Camposines . . . . .	4
» a Mora la Nova. . . . .	27
» Total. . . . .	<u>40</u>

### Estació de Mora la Nova

Viatjers a Mora d'Ebre . . . . .	20
» a Camposines . . . . .	5
» a Corbera. . . . .	8
» a Gandesa . . . . .	87
» Total. . . . .	<u>120</u>

### Total del promitj diari de passatjers

Estació de Gandesa. . . . .	100	passatjers
» » Corbera. . . . .	25	»
» » Camposines . . . . .	15	»
» » Mora d'Ebre . . . . .	40	»
» » Mora la Nova . . . . .	120	»
Total. . . . .	<u>300</u>	»

## V. - Quin tràfec de mercaderies pot esperar-se?

Detallar poble per poble i article per article lo que s'importaria i exportaria pel ferrocarril, fora un treball inacabable. Nosaltres, tenint en compte les necessitats dels pobles afectats del projecte i la producció de vi, oli ametlles i cereals dels mateixos, donarem el número global de cada un d'ells agropats per estacions. Hem procurat no exagerar poc ni mica cap xifra, creient que seràn inferiors a la realitat. Hem de cridar l'atenció sobre la xifra del Pinell referent a la exportació. Tingui's en compte que a la estació de Gandesa s'hi despatxaran, procedents del Pinell, per lo menys dos vagons diaris de terra refractaria.

### Estació de Gandesa

Vagons de 10,000 kilos que s'expedirien anyalment per aquesta estació, de les següents procedencies i am destí a Mora la Nova:

De Gandesa. . . . .	455	vagons
» Pinell . . . . .	650	»
» Villalba . . . . .	200	»
» Bot . . . . .	125	»
» Prat de Compte . . . . .	25	»
» Horta . . . . .	140	»
» Arnes . . . . .	30	»
	<hr/>	
Soma. . . . .	1,625	»

Soma anterior. . . . .	1,625	vagons
De Batea. . . . .	375	»
» Caseres . . . . .	15	»
» Calaceit . . . . .	300	»
» Cretas . . . . .	60	»
» Vallderroures . . . . .	160	»
» Lledó . . . . .	10	»
» Beceit . . . . .	40	»
» Arenys de Lledó . . . . .	15	»
» La Fresneda . . . . .	25	»
» Masalió . . . . .	30	»
» Valljunquera . . . . .	15	»
» Torre del Compte . . . . .	10	»
D'altres procedencies. . . . .	280	»
	<hr/>	
Total. . . . .	2,960	»
De Gandesa a Corbera . . . . .	40	»
» » a Camposines . . . . .	10	»
» » a Mora d'Ebre. . . . .	65	»
	<hr/>	
Total anyal general . . . . .	3,075	»

### Estació de Corbera

De Corbera a Gandesa. . . . .	50	vagons
» » a Camposines. . . . .	5	»
» » a Mora d'Ebre . . . . .	40	»
» » a Mora La Nova. . . . .	255	»
	<hr/>	
Total vagons anyals . . . . .	350	»

### Estació de Gamposines

A Gandesa. . . . .	20	vagons	
» Corbera . . . . .	10	»	
» Mora d'Ebre . . . . .	25	»	
» Mora la Nova . . . . .	175	»	
	<hr/>		
Total anyal. . . . .	230	»	

### Estació de Mora d'Ebre

A Gandesa. . . . .	50	vagons	
» Corbera . . . . .	30	»	
» Camposines . . . . .	15	»	
» Mora la Nova . . . . .	30	»	
	<hr/>		
Total anyal. . . . .	125	»	

Si fos via ample que no hi hagués necessitat de fer transbord, per a Mora la Nova sortirien mes de 300 vagons.

### Estació de Mora la Nova

#### A GANDESA

Mercaderies, vagons. . . . .	1,375		
Tonelatje buit » . . . . .	1,650		3,025
	<hr/>		

#### A CORBERA

Mercaderies, vagons. . . . .	105		
Tonelatje buit » . . . . .	145		250
	<hr/>		

#### A CAMPOSINES

Mercaderies, vagons. . . . .	80		
Tonelatje buit » . . . . .	60		140
	<hr/>		

#### A MORA D'EBRE

Mercaderies, vagons. . . . .	20		20
	<hr/>		
Total anyal general. . . . .			3,435

Tingui's en compte l'advertencia de quē si no hi haguén necessitat de transbordar, per a Mora d'Ebre sortirien uns 400 vagons.

### Total del moviment de vagons anyal

Estació de Gandesa. . . .	3,075	vagons
» » Corbera. . . .	350	»
» » Camposines . . . .	230	»
» » Mora d'Ebre . . . .	125	»
» » Mora la Nova . . . .	<u>3.435</u>	»
Total general. . . .	7,215	»

I si l'amplada de la via estalviés el transbord en la estació de Mora la Nova, arribaria el moviment de vagons a uns 8,000 cada any. De tots modos, resultaria un promitj diari de vint vagons.

Per a demostrar que no son exagerades les xifres dels vagons necessaris per a la exportació, basta exposar els antecedents que s'han tingut en compte per a fixar els datos referents a Gandesa. En el terme d'aquesta Ciutat es produeixen de 50 a 60,000 hectòlitres de vi, dels quals se'n destinen de 10 a 15,000 hectòlitres a fabricació de misteles. Comptant que per al consum de la població es necessiten de 5 a 6,000 hectòlitres, queden mes de 40,000 hectòlitres per a la exportació. D'aquests 40,000 hectòlitres, la meitat, 20,000, van a la comarca de Tortosa i Morella, els altres 20,000 se venen a Reus, Tarragona

i Barcelona, necessitant per a l'extracció 400 vagons, a rahó de 10 bocois per vagó. Els altres vagons se distribueixen, 10 per a la extracció d'oli, 30 per a l'alcohol que produeixen les tres fàbriques que existeixen i 15 a les atmetlles que es venen a Reus.

Per a fixar els datos dels demés pobles s'han seguit anàlogues deduccions.

#### **VI. - Pot contribuir el ferrocarril a intensificar la vida econòmica de la comarca?**

Indubtablement la vida econòmica de la comarca pendria un desenrotllo extraordinari. La dificultat i l'encariment que avui representa el transport en carro, han privat el desenrotllo de les indústries derivades de les cullites del oli i del vi, tan importants en la comarca a que afectaria la construcció del ferrocarril proposat. Fins fa poc temps no hi hagut mes que simples especuladors dels fruits del pais. Sols respecte a la elaboració de vins i misteles s'ha adelantat mol poc des-de fa alguns anys i a Gandesa s'han bastis dos grans edificis destinats a aquesta industria, además de que existeixen deu o dotze industrials de fosra importancia. Mes am tot no fan el comer directe, sino que han d'anar a raure principalment als grans comercians de Reus,

Lo meteix passa am l'oli. Hi ha a Gandesa catorze molins d'oli, i altres tants n'hi haurà a

Bateà, Calaceit, Vallderroures, i aixís proporcionalment als altres pobles de la comarca, però els molinaires es limiten a elaborar l'oli i després vendre'l als grans magatzemistes de Reus i Tortosa.

En les atmetlles passa una cosa semblant. Els que's dediquen aquí a comprar-les no son mes que uns comissionistas, ja que han de vendre als preus que'ls fixen al mercat de Reus.

Fet el Ferrocarril això canviaria totalment d'aspecte. Tots els avenços moderns s'introduirien en la elaboració del oli i del vi, i no fora d'estranyar que a Gandesa i als pobles de la rodalia s'hi establissin grans magatzems d'oli i de vi que tinguessin vida propia, i que'l comerç de atmetlles s'independitzés. Adquiririen nou increment les fàbriques de destilació de brises i figues que existeixen a Gandesa i Corbera. Els pagesos s'adaptarien a les modernes modalitats, i amb això i amb les facilitats de procurar-se fèm i adops que'l ferrocarril reportaria, desapareixeria'l sistema primitiu de deixar les terres de goret un any per altre, lo que fa que cada any quedi un gran nombre d'hectàrees de terreny completament improductiu, establint-se en son lloc el cultiu intensiu i perfeccionat que faria que's doblés la producció tan de cereals, com de vi, i que s'aumentés sensiblement la del oli.

En poc temps se modificarien els hàbits i costums d'aquestes terres, i al apropar-se per gracia del ferrocarril els grans grops urbans de

Catalunya a la arreconada comarca de Gandesa i a les terres del Baix Aragó que mes enllà de les actuals fronteres catalanes parlen encara català; una nova reviscolansa de vida recorreria aquestes valls tan riques i tan oblidades, i la prosperitat i la cultura instaurarien aquí son reialme, portades per l'alé vivificador de Catalunya.

Gandesa 10 de Septembre de 1918

LA COMISSIÓ

L'Alcalde President-Llorenç Ferrer-Els Regidors vocals-Antoni Boira-Antoni Prades-Miquel Salvadó-El Secretari-Antoni Forn.



# FÉ DE ERRADES

oooooooooooo

Plana Ratlla

Diu

Deu dir

4	13
7	2
15	2
16	22
16	24

habits  
explanació en gairebé  
haguen  
basits  
forsa

habits  
explanació apropiant en gairebé  
haguen  
basit  
forsa





RF-3-5

4.3196 exp. 1

C  
r  
❖  
f  
C  
D  
D