

Agrupament Ferroviari de Barcelona

El Dipòsit Vapor de Vinyalta

Breu ressenya historiogràfica de l'evolució de les instal·lacions del dipòsit de locomotores vapor de Vinyalta (1871 – 1972).

Pere Comas
juny de 2015

Remenant entre la documentació de "*El Real Archivo Histórico Documental Ferroviario de España*", l' "*Arxiu de la Memòria Ferroviària del Penedès*", el "*Fons Documental de Ferrocarrils de la Generalitat*", els "*Reales Archivos y Memorias de Renfe*", altres documents d'interès inqüestionable i, no menys important, unes quantes anotacions del fons documental de n' *Alfred Puig*,¹ he trobat informació suficient per a deduir els plànols de l'estat de les vies del dipòsit en diferents anys, que intentaré explicar a partir del que fins ara hem anat descobrint i documentant al respecte de la història del Ferrocarril de Vinyalta a Tarragona i del seu dipòsit a la població de Vinyalta².

El Ferrocarril de Vinyalta a Tarragona FCVT



Aquest ferrocarril estava format per una petita línia que partint de la població de Vinyalta del Penedès, al sud-oest de la comarca del Penedès, anava a buscar amb un traçat planer el port de Tarragona per a donar sortida a les exportacions dels productes de les caves de la regió.

Anagrama de la companyia

A mitjans del segle XIX, Vinyalta, població establerta al sud-oest de la comarca del Penedès, tenia arrelada una indústria vitícola que lluitava per aconseguir ampliar els seus mercats mitjançant el port de Tarragona, distant 46 kilòmetres de la població. La única via de transport per a les mercaderies era mitjançant carretes que havien d'usar una carretera polsosa durant no menys de nou hores de viatge. Respecte als viatgers, podien fer servir el servei de diligències que, partint de Vilafranca del Penedès, feien nit a la població de Vinyalta camí de Tarragona.

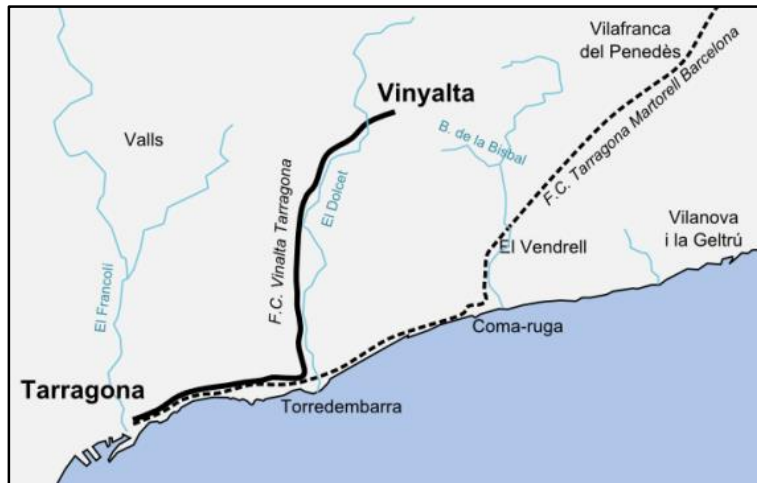
És per tot això que, en construir-se els primers ferrocarrils de la península, de seguida es va plantejar la construcció d'un ferrocarril que connectés la comarca del Penedès amb Tarragona, en el qual les forces vives de Vinyalta van posar interès i recursos econòmics. No obstant, la companyia de ferrocarril de Barcelona a Martorell va aconseguir el 1861 una concessió entre Martorell i Tarragona que, un cop arribat a Vilafranca del Penedès, deixava de banda la població de Vinyalta en anar a cercar el mar Mediterrani a Coma ruga.

Això no va desanimar als vinyaltans que van continuar lluitant pel seu ferrocarril, donat que la eclosió de plaga de la fil·loxera a França el 1865 demandava un increment de vendes de

¹ L'afamat fons documental de n' *Alfred Puig* té l'accés restringit a uns pocs erudits en el tema i consisteix en una extensa col·lecció d'originals a llapis sobre tovalló de paper de cantina d'estació amb taques de xoriço de jabugo.

² La història aquí recreada, encara que basada en fets i situacions de ferrocarrils reals, està totalment inventada, així com els planells, noms de personatges, poblacions, etc. Igualment les fotografies que acompanyen la història, tot i que reals, se inclouen a títol il·lustratiu i no es corresponen a cap situació concreta de la història.

productes vitícoles i Vinyalta no va desaprofitar la ocasió d'estendre la seva indústria àmpliament.



Traçat original del Ferrocarril de Vinyalta a Tarragona.

Així, el 23 de març de 1868 s'autoritza per R. O. al Govern a atorgar la concessió d'un ferrocarril de vía ampla entre Vinyalta i Tarragona, sobre la base del projecte presentat pel Sr. Ramón Ricart Salvadó, enginyer de Tarragona, que partint de Vinyalta seguia en bona part el curs del riu Dolcet fins a prop de Torredembarra, des d'on enfilava Tarragona compartint traçat amb el

ferrocarril de Tarragona a Martorell y Barcelona.

La concessió, per 99 anys, va ser atorgada per R. O. el 15 de setembre de 1868 a Don Eduard Martínez de la Hidalga, el qual va constituir la *Compañía Anónima del Ferrocarril de Vinyalta a Tarragona*, amb un capital social de 3.000.000 pessetes (dividit en 30.000 accions de 100 pessetes cadascuna).

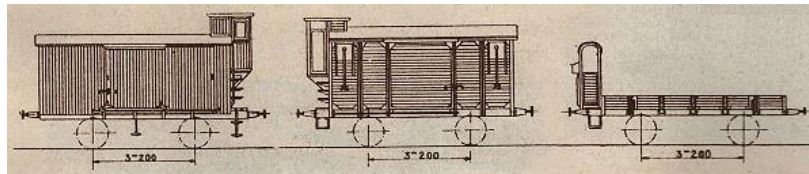
Les obres es varen acabar el febrer de 1871 i el 12 d'abril es va procedir a celebrar la inauguració del servei, el qual va ser tot un èxit pel que respecta al tràfic de mercaderies, que arribaria a la seva màxima dimensió el 1877, just a les portes de la entrada de la fil·loxera a Catalunya.

El 1879 la fil·loxera arribà a les vinyes del Baix Penedès arruïnant la indústria vitícola, que era la principal font d'ingressos del nostre ferrocarril, la qual cosa el va abocar a una delicada situació. Amb l'ànim de diversificar els seus tràfics, i en front de la absoluta dependència envers el port de Tarragona, el 1882 la companyia sol·licità i obtingué una concessió per a perllongar la línia fins a Vilafranca del Penedès, travessant el massís del Montmell pel port de Puigvinyet. Amb aquesta acció la companyia obria per a la regió una via directa cap a Barcelona i les seves rodalies, amb el seu important mercat.

Les obres es van iniciar amb molta empenta, però els costos dels terrenys i materials van excedir en molt el previst, la qual cosa va provocar una major crisi econòmica a la companyia. El 15 de juny de 1887, a falta només de 15 kilòmetres per a la finalització del tram en construcció, el ferrocarril va entrar en fallida, sent adquirit dos mesos més tard per la companyia TBF, per la simbòlica xifra d'una pesseta. TBF va acabar la connexió cap a Barcelona inaugurant serveis entre la població de Vinyalta i Barcelona, però la seva situació econòmica no era molt millor i a la seva vegada el 1896 va passar a ser controlada per MZA.

El Dipòsit de Vinyalta a MZA i RENFE

L'arribada del nou segle va coincidir amb un període d'expansió econòmica a Espanya, que també es va reflectir a la comarca, amb un increment substancial de les càrregues transportades per la línia, tant en sentit Tarragona com en sentit Barcelona. Això provocà una ampliació del parc remolcat de la companyia que es reflectí en un increment en el tonatge de les composicions.



Diversos vagons renovats de mercaderies de la companyia.

Aquest increment de les càrregues transportades va implicar noves inversions, tant en el material motor, per permetre assolir el esforç de tracció addicional, com en les infraestructures, renovant carril i incrementant el pes suportat de la línia.

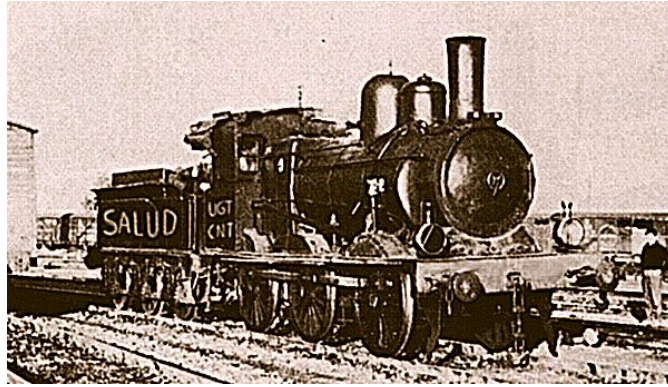


Estació de Vinyalta. 1905.

L'estació de Vinyalta es va convertir, no només en un important nus de mercaderies, si no també en un dels principals dipòsits de tracció per a la comarca per a MZA doncs a Tarragona mantenia una rotonda en un reduït espai entre l'estació i el mar que no podia ser ampliat, a diferència de l'important dipòsit de la companyia Norte a la mateixa ciutat. L'excessiva extensió del dipòsit de Vinyalta per a tan petit ramal, junt amb la posició a la línia al peu del port del Puigvinyet, va ser aprofitada per MZA per centralitzar en ell les necessitats de taller de tracció i manteniment de vagons, principalment per transport de vi.

El 18 de juliol de 1936 va esclatar la Guerra Civil i aquell mateix dia per la tarda els treballadors del dipòsit de Vinyalta van fer-se càrrec de les dependències del dipòsit i taller, fent fora als caps dels serveis i atrinxerant-se a les instal·lacions.

El dia 24 l'alcalde de Vinyalta Don Ricart Ramón Teulats, en representació del Govern Republicà i de les organitzacions obreres C.N.T. y U.G.T., va procedir a la confiscació d'aquestes dependències del ferrocarril, i les posà en mans d'un consell obrer format per personal del ferrocarril. El funcionament durant aquells anys va ser molt irregular al no estar clares les relacions entre el dipòsit de Vinyalta (en aquells moments el més important de la comarca) i les necessitats de servei de la companyia, en mans de la Conselleria de Transports de la Generalitat de Catalunya.



Durant la Guerra Civil les locomotores del dipòsit de Vinyalta van lluir aquestes curioses inscripcions.

En arribar les tropes revoltades del General Franco a Catalunya les tropes republicanes en retirada, juntament amb els treballadors del ferrocarril, es tancaren en les dependències del dipòsit i minaren amb explosius totes les seves instal·lacions, amenaçant de fer volar tot el recinte. Es va lliurar una petita batalla entre ambdós exercits que va acabar amb la conquesta del dipòsit per les tropes nacionals després de que el treballadors que hi eren es revoltessin contra l'exercit republicà per tal d'impedir la destrucció del lloc.

En acabar el conflicte es va retornar la direcció del ferrocarril i del dipòsit a MZA fins que el 1941 se'n va fer càrrec RENFE. En general els anys 1941-1950 foren els més durs d'aquest dipòsit, ja que la explotació s'havia de fer con uns carbones de molt dolenta qualitat i amb la pràctica inexistència de peces de recanvi, tant pel material remolcat com pèl material motor, la qual cosa va portar a determinats moments de col·lapse del servei.

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit. Donec elit eros, condimentum quis pulvinar in, lacinia quis augue. Nullam ac congue quam, a imperdiet est. Donec ut metus consequat, ullamcorper sapien ac, aliquet ligula. Vivamus euismod, sem id venenatis fringilla, nunc tellus viverra tellus, vitae vestibulum enim nulla in enim. Duis id enim libero. Aliquam faucibus erat nec lorem maximus, ullamcorper ornare mi mollis. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas.



Un tren pujant el port de Puigvinyet (1965).

Morbi eget voluptat turpis. Nullam euismod est augue, ac interdum justo rutrum vitae. Proin pulvinar nibh augue, vel faucibus nunc posuere et. Duis ac nulla dictum dolor pharetra tempor id eget elit. Etiam vitae dui vestibulum, venenatis elit sollicitudin, dapibus erat. Nulla arcu augue, malesuada voluptat enim sit amet, rutrum aliquet sem. Donec id tempus ipsum. Aliquam vitae nulla sit amet augue tempus pharetra. Suspendisse placerat risus vel magna mollis tincidunt. Proin vestibulum eros sit amet magna bibendum accumsan. Nam vehicula, ante ut tristique tempor, tellus nulla sodales urna, quis tincidunt ligula ipsum ac est. Etiam ut molestie augue, et condimentum dui.

Donec placerat vitae ligula sit amet dictum. Integer vel cursus nunc, ac vulputate nunc. Vestibulum sed neque viverra, imperdiet urna vel, viverra ante. Quisque convallis auctor purus sit amet maximus. Suspendisse at purus sed massa fringilla dignissim. Integer rhoncus turpis et tempus hendrerit. Nam nec purus nec nulla euismod lacinia. Pellentesque blandit congue nunc sed condimentum. Nullam lobortis tincidunt faucibus. Mauris consequat placerat nulla. Sed bibendum ipsum id justo sagittis efficitur.

Sed a lacus gravida, rhoncus felis eget, posuere ligula. Donec interdum tristique nunc. In nec lacinia urna. Aenean at turpis a risus vestibulum luctus. Aenean sed sagittis ante, eget interdum ante. Cum sociis natoque penatibus et magnis dis parturient montes, nascetur ridiculus mus. Aenean dignissim pellentesque mi eget molestie. Morbi facilisis quam non diam finibus consectetur. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Pellentesque eget odio massa. Maecenas hendrerit dolor at tempus gravida.

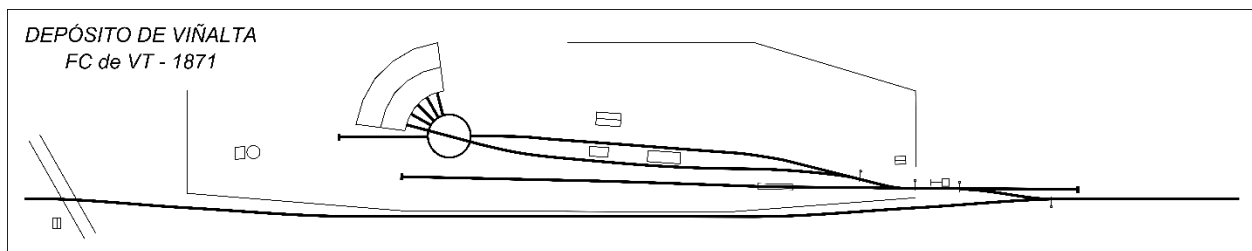
Donec vitae ultricies enim. Ut a libero nulla. Nulla semper egestas leo sit amet molestie. Ut velit metus, facilisis vel mauris eget, auctor dictum turpis. Nam quis aliquet risus. Duis vehicula ex nisl, et lacinia elit semper in. Donec sed elementum tortor. Vivamus pulvinar, elit in hendrerit pellentesque, purus sem convallis ante, at congue nulla nulla ut magna. Quisque fringilla, urna id pretium sodales, turpis turpis feugiat nulla, aliquet sollicitudin metus nulla eget mauris. Curabitur iaculis libero quis auctor ultricies. Sed sollicitudin fringilla erat vel suscipit. Curabitur vel vestibulum sapien, vel vehicula mauris. Curabitur sollicitudin, enim et suscipit finibus, orci est lacinia tellus, posuere varius dui velit pulvinar lectus.

El Dipòsit. Època I

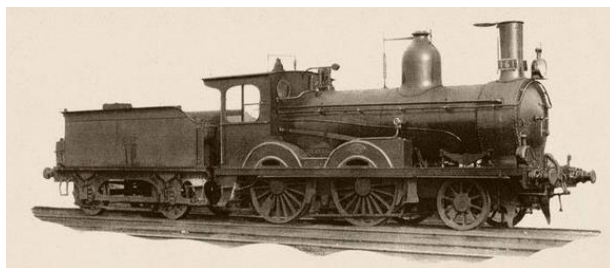
El document més antic que hem pogut trobar a on es fa referència al dipòsit de Vinyalta es remunta a l'any 1871, any de la inauguració de la línia.

La companyia del ferrocarril va adquirir terrenys dintre de la població de Vinyalta per construir l'estació i els molls coberts per a l'emmagatzematge i càrrega de les mercaderies procedents de les caves de la regió, però aquest van ser insuficients per albergar el dipòsit de tracció de la companyia.

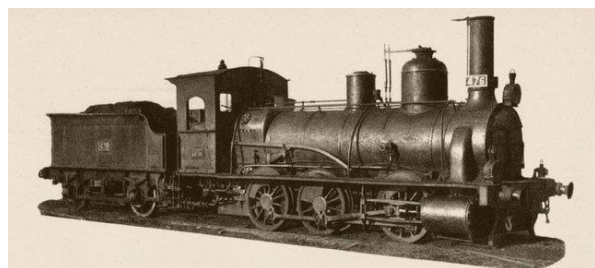
En estar els terrenys de la zona altament dedicats al conreu de vinya, la companyia finalment va decidir disposar el dipòsit de material motor allunyat de les instal·lacions principals, a la sortida de la població, a dos quilòmetres de l'estació, en uns amplis terrenys de bosc disponibles al costat del riu Dolcet (d'on es nodriria d'aigua).



Aquest esquema (que no plànol) al que hem tingut accés, i que reproduïm amunt, podem suposar que mostra unes instal·lacions provisionals que es varen posar en marxa per tal de poder inaugurar el servei en la data estipulada per la concessió del ferrocarril. En efecte, les instal·lacions, no gaire generoses per al terreny ocupat, només mostren el pont giratori amb una rotonda i les vies d'entrada i sortida amb la carbonera.



Locomotora MZA 161-166, ex VT 1-6

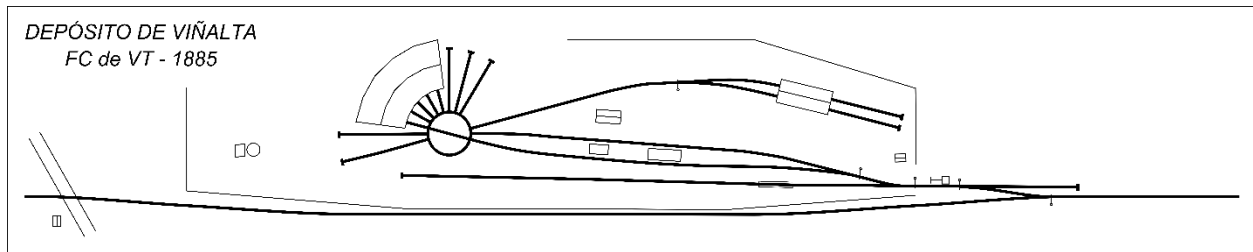


Locomotora MZA 475-478, ex VT 7-10

El servei inicial preveia unes instal·lacions adequades per acollir les 6 locomotores 120 per a trens de passatgers i les 4 locomotores 030 per a mercaderies de que disposava el ferrocarril per cobrir els serveis de la línia, a més d'un taller per dur a terme les reparacions d'aquestes.

L'esquema trobat no mostra tots aquests serveis esperats, tot i que els terrenys abastats són prou generosos per a donar-hi cabuda.

No és fins a l'any 1885 que hem descobert un plànol que representa el mateix dipòsit millor condicionat per a la seva missió prevista:

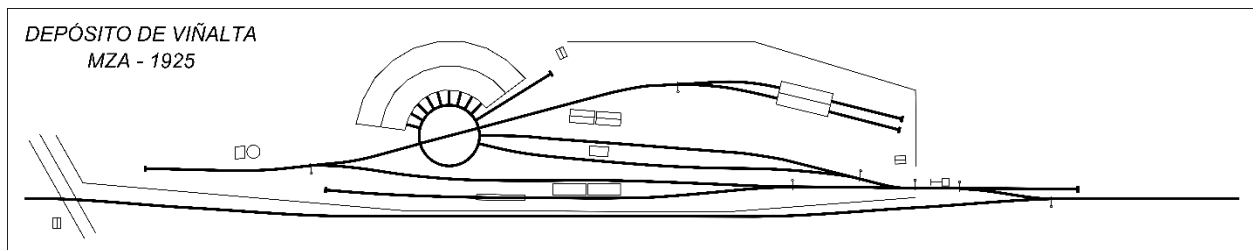


En efecte, les vies al pont giratori tenen ara suficient capacitat per al parc motor de la companyia, tot i que es mantenen cobertes només les cinc vies originals, i hi ha unes dependències per a les tasques de taller. Cal destacar que, en aquesta disposició de dipòsit, s'observa un fossar de visita a l'inici de la llarga via de servei al costat sud, la qual cosa fa pensar que aquestes tasques de revisió de les locomotores es feien fora de les vies destinades a entrada i sortida del pont, possiblement per no obstaculitzar aquestes operacions.

El Dipòsit. Època II

Hem pogut reconstruir l'estat del dipòsit al 1925, quan es va dur a terme la gran ampliació per part d'MZA, que ja gestionava la línia.

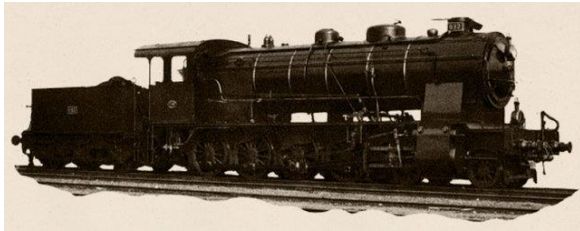
Aquesta companyia, en fer-ser càrrec de la línia, va decidir crear a Vinyalta un centre concentrador del transport dels productes vitícoles de la regió ampliant l'estació i en connectar-la amb la línia a Barcelona pel costat nord-est. Aquesta connexió va comportar haver de salvar el port del Puigvinyet, amb rampes de no gaire longitud, però d'una pendent respectable, per la qual cosa es necessitava un dipòsit suficient per dotar els serveis de doble tracció al trens ascendents direcció Barcelona. La ubicació del dipòsit de Vinyalta va ser perfecta per disposar de terreny suficient per acollir les ampliacions necessàries.



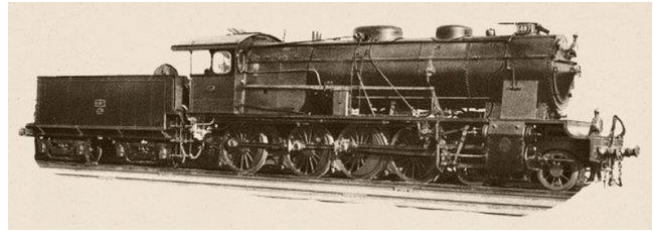
La remodelació va incloure:

- Substitució del pont giratori de 18 m per un de 25 m per tal de donar accés a les noves 1400 i 1700 de la companyia.
- Ampliació de les vies de rotunda, i cobertura de les mateixes amb una ampliació de l'edifici. Encara avui dia es pot observar el punt a on es va prolongar la rotunda, tot just després de les cinc vies més occidentals.
- Addició d'una via lateral al costat oriental de la rotunda per a funcions de rentat de calderes de les locomotores.

- Connexió de la via de servei fins a una nova entrada al pont pel costat oest, permetent també un millor accés als tallers, canviant la seva funció a via d'entrada.
- Trasllat i ampliació de les carboneres a aquesta via d'entrada, i construcció d'una nova via de servei per a les carboneres.
- Ampliació dels terrenys fins al llindar de la carretera Barcelona-Tarragona.



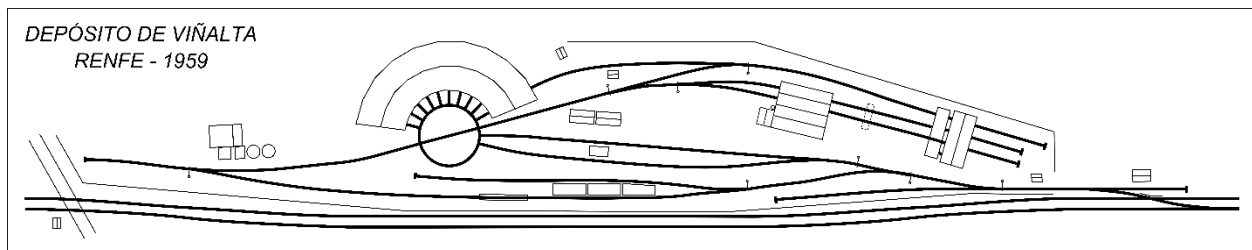
Locomotora MZA sèrie 1100



Locomotora MZA sèrie 1400

El Dipòsit. Època III

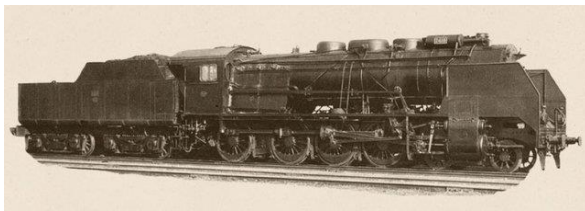
Ja als anys 50, sota gestió de Renfe, el dipòsit va sofrir una nova ampliació de les seves instal·lacions, dons el desdoblament de la via general a via doble havia fet incrementar el tràfic i els dipòsit col·laterals estaven bastant al límit de possibilitats després de la postguerra. La necessitat de afrontar les constats reparacions en el malmès material durant aquella època provocà la necessitat d'ampliar la nau del taller i de complementar-lo amb una forja, afegint i una nova nau de planxisteria que també assumí les tasques de reparació del material remolcat de mercaderies operatiu a la zona. L'edifici de planxisteria es situà al final de les vies que travessaven el taller, perpendicular a l'edifici del taller, i disposava de quatre portes que donaven accés a quatre naus interiors a on dur a terme les reparacions, accedint-hi mitjançant un petit carro transbordador de 7 metres que només permetia l'operació a un tèneder o a un vagó. Les vies de les naus centrals travessaven l'edifici fins a un pati posterior.



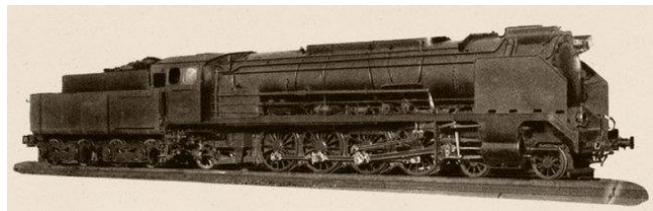
Entre les millores es destacà:

- Desplaçament de les agulles d'entrada i construcció d'un petit enclavament per a l'accés des de les vies generals al dipòsit.
- Ampliació de les instal·lacions d'aigua amb un segon cubato i amb basses de decantació de fangs de les aigües i substitució de la vella descalcificadora per un equip NISE estandarditzat a Renfe, a la vista de la mala qualitat de l'aigua del riu Dolcet, sobre tot a l'estiu.
- Ampliació de les carboneres.

- Intercanvi de funcions entre la via d'entrada i la via de servei de les carboneres i de visita. Amb aquesta inversió de funcions, el fossar de visita va quedar ubicat sobre la mateixa via d'entrada, més enllà de les carboneres, fent més racional l'operativa d'acollida de les locomotores.
- Ampliació de la rotonda amb la cobertura de la via de rentat de calderes. Aquesta via travessava la rotonda continuant fins al taller de planxisteria, tot conservant la seva funció.
- Instal·lació d'un parc d'eixos amb un petit pont grua entre els edificis del taller i la planxisteria, amb un fossar de descens d'eixos.
- Ampliació de la nau del taller i incorporació d'una forja.
- Nou edifici de dormitori per maquinistes, annex a l'edifici administratiu.
- Nova via a l'entrada al dipòsit per allotjar un tren de socors i de petita intervenció.

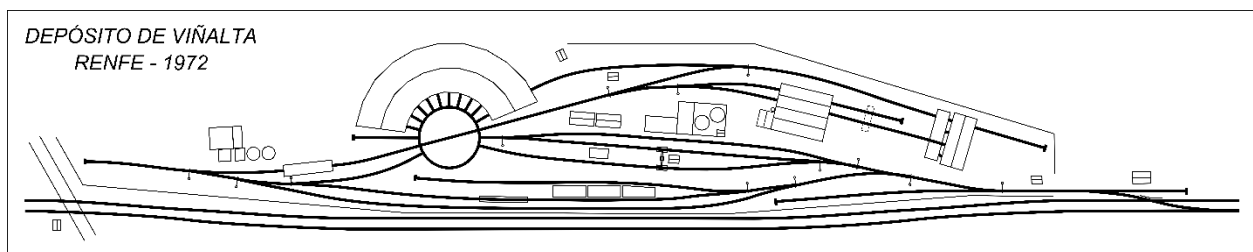


Locomotora RENFE sèrie 2400



Locomotora RENFE sèrie 2700

Finalment, en arribar al dipòsit noves locomotores fuelitzades a finals dels anys 60, es va dur a terme una nova ampliació i remodelació per incorporar una instal·lació de emmagatzemament i subministrament de fuel a les vies de sortida i es va ampliar el circuit d'entrada al dipòsit amb un nou fossar de visita cobert.



L'ampliació va implicar:

- Nova via de bypass a la via d'entrada de les locomotores a carbó, per evitar esperes a les locomotores fuelitzades per les operacions de càrrega de carbó i revisió de visita del material no fuelitzat.
- Nou fossar de visita cobert a la via d'accés al pont giratori per a les locomotores fuelitzades.
- Nova via de bypass de la via d'accés al pont, ara amb operacions de revisió de visita, per a evitar esperes a les locomotores no fuelitzades, que ja han tingut la seva revisió a la via de carboneres.
- Instal·lacions de emmagatzemament de fuel entre el taller i les vies de sortida.

- Nova via de descàrrega de fuel (per alimentar els dipòsits de fuel) entre aquestes instal·lacions i les vies de sortida.
- Grua d'alimentació de fuel a les dues vies de sortida.
- Eliminació de les vies al darrera de la planxisteria, i de les portes que hi havien a l'edifici, en destinar-se el pati posterior de la planxisteria a deixalleria del dipòsit i del taller. La via més al nord va ser mantinguda per donar sortida a les deixalles acumulades.

Conclusió

Aquesta darrera és la situació que reproduïrem als mòduls del dipòsit.

Encara que sembli que s'ha exposat amb molt detall la història del dipòsit de Vinyalta, aquest mai no és suficient. Per tant, podeu continuar ampliant-la en aquest fil tant com aneu esbrinant en la cerca de documentació. Per exemple, algú sap com es deien els caps de Dipòsit i de Taller a l'època reproduïda? Igual algú pot trobar un organigrama del personal amb les funcions, càrrecs i noms...