

Ferrocarril y vitivinicultura. Origen y desarrollo de la ciudad del vino: Vilafranca del Penedès 1865-2020

Railway and winegrowing. Origin and development of the city of wine: Vilafranca del Penedès 1865-2020

MONTSERRAT JULIÀ TORNÉ

ARQvi. Associació en defensa del patrimoni cultural del vi
juliatorne.montsejt@gmail.com

RAIMON SOLER-BECERRO

Centre d'Estudis Jordi Nadal d'Història Econòmica (Universitat de Barcelona)
raimonsoler@ub.edu
ORCID <https://orcid.org/0000-0002-9756-590X>:

Resumen: Vilafranca del Penedès dispone de un rico patrimonio industrial vinícola, como resultado de la llegada del ferrocarril en 1865. Esto coincidió con la “edad de oro” de la viticultura nacida en el siglo anterior impulsada por la exportación de aguardiente que se transportaba con toneles, carruajes y caballos. El ferrocarril permitió el nacimiento de una nueva era para la vitivinicultura creando nuevos centros productivos, e incentivando la producción industrial. En primer lugar, afianzó el ciclo del vino común porque incidió tanto en el transporte como también en la posibilidad de almacenamiento del vino. La ciudad se convirtió en un gran contenedor o depósito de miles de hectolitros de vino. Se generó un entramado urbano compuesto por vías, trenes, hangares, naves, grandes almacenes y viviendas con un tránsito sin precedentes. Ello coincide con el nacimiento de nuevas arquitecturas y con el esplendor cultural del Modernismo y de los maestros de obras y los arquitectos. El crecimiento urbano de la ciudad coincide con el cosmopolitismo que irradia Barcelona y la creación de la ciudad burguesa. La construcción de un potente barrio de bodegas compuesto por grandes almacenes, naves o bodegas nace en este momento. La era de los grandes almacenistas abarca el final del siglo XIX y buena parte del XX y convive con la consolidación de una oligarquía local con la llegada de capital extranjero y barcelonés. El ferrocarril garantizó el transporte, el almacenaje y la comercialización a través de la exportación mediante los puertos de Barcelona y Tarragona. Las sociedades mercantiles vinícolas construyeron las grandes bodegas que disponían de oficinas y despachos y grandes depósitos. Esta manera de funcionar fue muy rentable y se mantuvo prácticamente intacta hasta los años ochenta del siglo XX, desplazadas por el impacto del transporte por camión y por la transformación del sector, que llevó las bodegas de regreso a los viñedos. Por último, se trata de poner en valor el patrimonio construido el cual tiene relación con el ferrocarril y la viticultura. La bodega urbana ha caído en desuso progresivamente. Todo ello, más la cubrición de las vías del tren por el paso del AVE ha generado un paisaje industrial único. Elementos importantes del mismo han ido desapareciendo y su

conservación se encuentra amenazada por los planes urbanísticos, aunque su valoración puede verse reforzada por la constitución de una gran avenida en que las grandes bodegas conforman un nuevo skine-line por donde pasear en la ciudad.

Palabras clave: ferrocarril, bodegas urbanas, patrimonio industrial, industria vinícola, Vilafranca del Penedès.

Abstract: Vilafranca del Penedès has a rich wine industrial heritage, as a result of the arrival of the railway in 1865. This coincided with the “golden age” of viticulture born in the previous century driven by the export of spirits that were transported in barrels, carriages and horses. The railway allowed the birth of a new era for viticulture, creating new production hubs and encouraging industrial production. Firstly, it strengthened the common wine cycle because it affected both the transportation and the possibility of storing wine. The city became a large container or warehouse for thousands of hectoliters of wine. An urban network was generated consisting of tracks, trains, hangars, warehouses, department stores and homes with unprecedented traffic. This coincides with the birth of new architectures and with the cultural splendor of Modernism and of master builders and architects. The urban growth of the city coincides with the cosmopolitanism that Barcelona radiates and the creation of the bourgeois city. The construction of a powerful winery neighborhood made up of large warehouses, warehouses or wineries was born at this time. The era of the large warehouse owners covers the end of the 19th century and much of the 20th century and coexists with the consolidation of a local oligarchy with the arrival of foreign (from Switzerland especially), and Barcelona capital. The railway guaranteed transportation, storage and marketing through export through the ports of Barcelona and Tarragona. The wine merchant companies built large wineries that had offices and large warehouses. This way of operating was very profitable and remained practically intact until the eighties of the 20th century, displaced by the impact of truck transportation and the transformation of the sector, which brought the wineries back to the vineyards. Finally, it is about valuing the built heritage which is related to the railway and viticulture. The urban winery has progressively fallen into disuse. All this, plus the covering of the train tracks by the passage of the AVE, has generated a unique industrial landscape. Important elements of it have been disappearing and its conservation is threatened by urban plans, although its appreciation can be reinforced by the constitution of a large avenue in which large wineries form a new skine-line where you can walk in the city.

Keywords: railway, urban wineries, industrial heritage, wine industry, Vilafranca del Penedès

INTRODUCCIÓN

El ferrocarril fue el medio de transporte por excelencia de la Primera Revolución Industrial, tanto de mercancías como de personas. Su impacto ha sido estudiado, incidiendo en numerosos aspectos como el económico, el tecnológico, con la introducción del vapor, el urbano en el desarrollo de las ciudades y el cultural porque permitió nuevos flujos de ideas. En el desarrollo de la viticultura debemos considerar también su papel, pues el ferrocarril permitió cambios revolucionarios como la propia industrialización del vino común que supuso entre otros aspectos, su

modernización en cuanto la comercialización a través del almacenaje a gran escala.

En este sentido, la irrupción del ferrocarril hace más de 150 años, con la línea de Barcelona a Tarragona por Martorell y Vilafranca del Penedès, permitió un nuevo impulso de la vitivinicultura en su ciclo productivo coincidiendo con el denominado ciclo del vino común. El ferrocarril produjo un cambio revolucionario en el transporte y el almacenaje del vino que incentivó su exportación. Una comercialización del vino a gran escala que permitió situar a Vilafranca del Penedès, gracias al centro urbano creado entorno la estación del ferrocarril, como capital del vino y al Penedés como región vitivinícola.

El ferrocarril, como medio de locomoción, ha sido clave en numerosos aspectos, algunos ya puestos en relieve por la historiografía clásica. Nos referimos a los cambios producidos a partir de su implantación en la organización del territorio a consecuencia del desarrollo de las ciudades donde llegó, con la urbanización entorno las vías y la estación. Son muchos los aspectos en los que incidió, como los sociales y culturales, fruto del tránsito de pasajeros, así como la expansión de ideas, como el cosmopolitismo o la propia idea de progreso, esencial en la primera industrialización.

En el caso de Vilafranca del Penedès (Barcelona) la implantación de una nueva vía de comunicación significó que la convirtiera en una nueva capital del vino. A partir de su llegada en 1865, se fundió con el progreso de la vitivinicultura —industrializándola de manera muy particular— con cambios en la evolución urbana. Esta doble cuestión nos permitirá distintas miradas sobre el patrimonio industrial construido a raíz de la implantación del ferrocarril como las bodegas y otras construcciones relacionadas con el transporte y almacenaje del vino. Un patrimonio conservado de enorme interés, aunque poco valorado y que tiende a desaparecer con la insensibilidad de los planes urbanísticos y la falta de inventarios y catalogaciones actuales.

Con la llegada del ferrocarril, el comercio del vino común cambió radicalmente iniciando un nuevo ciclo productivo y exportador y, con ello, su industrialización y modernización. En primer lugar, debemos considerar la comercialización y la exportación a través del nuevo medio de transporte de mercancías. En segundo lugar, incentivó una nueva manera de colonizar el espacio urbano de la ciudad a través de nuevas construcciones, como la bodega urbana. Esta, como edificación industrial, permitió un nuevo almacenaje del vino, sino que, como veremos, pudo

desarrollarse en Vilafranca por la proximidad de las vías y la estación. Esta arquitectura es muy funcional, responde a una tipología muy característica, de planta rectangular con gran cubierta para albergar los grandes depósitos con la consecución de grandes espacios diáfanos para el tránsito de toneles. En tercer lugar, tenemos que anotar que su construcción y edificación incide en el desarrollo de la industrialización. Esta se produce, no a través de grandes fábricas como en el sector textil, sino a partir de estos pequeños núdulos productivos vinculados a la viticultura. Se desarrollaron también numerosos oficios y actividades permitiendo la construcción de viviendas y de los edificios industriales y constituyendo el barrio del Molí d'en Rovira con el eje central de la calle Comercio.

La bodega urbana —conocida como nave o almacén—, a finales del siglo XIX y principios del XX, fue proyectada inicialmente por maestros de obras y, posteriormente, por arquitectos. Es un reflejo del arte y la cultura y tiene que ser considerada un exponente más del modernismo-novecentismo catalán. Las primeras bodegas de Vilafranca —las dos grandes bodegas gemelas de Torres y Compañía, entre 1872 y 1884— se erigieron prácticamente cuarenta años antes que las bodegas cooperativas de César Martinell, la mayoría en la provincia de Tarragona (Alt Camp, Conca de Barberà, Terra Alta y Priorat) y reconocidas al día de hoy como únicas “catedrales del vino”.

Frente a las fragilidades a las que está sometido, la valoración del patrimonio industrial vitivinícola, y que por su estrecha relación con el ferrocarril incluye al ferroviario, nos permite incidir en la recuperación de la memoria histórica del lugar a través no solo de las construcciones sino de la vida que se desarrolló a través del trabajo de los obreros y las obreras.

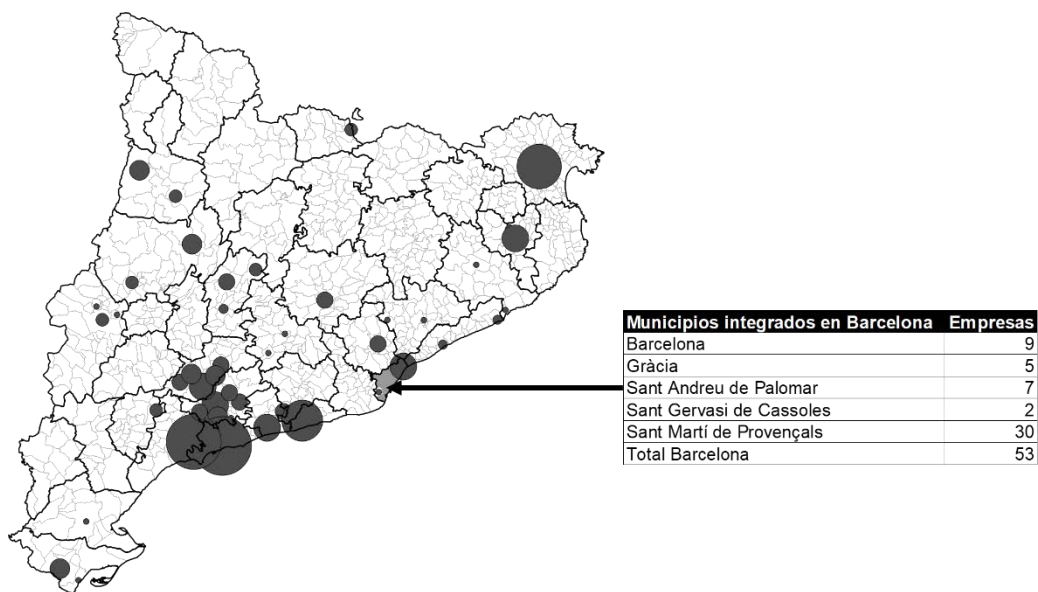
La excepcionalidad del conjunto urbano conservado aún en la vilafranquesa calle del Comerç nos permite adentrarnos en el barrio industrial del Molí d'en Rovira con riesgos de desaparición a causa de la reciente transformación urbana y los planes urbanísticos insensibles al patrimonio industrial. Para la comprensión de este barrio de bodegas, cabe atender a un perímetro mucho más amplio durante el siglo XIX y XX por el paso de las vías del ferrocarril. Se trata de saber reseguir las trazas urbanas de una malla compleja, que en realidad es un conjunto urbano, formado por la propia estación del ferrocarril, el entramado de las vías férreas, las distintas calles, las enormes y majestuosas bodegas, a las que vamos a sumar algunas viviendas, antiguos almacenes, etc., los cuales forman parte de la fisonomía del paisaje de dicha ciudad.

De esta forma, la comunicación se va a organizar del siguiente modo: en primer lugar, nos referiremos al papel de las infraestructuras de transporte y su relación con la industria vitivinícola. En segundo lugar, nos vamos a centrar en la relación de este aspecto con el urbanismo, o sea, el desarrollo de la ciudad se puede explicar por el impacto del ferrocarril en la vitivinicultura. Proseguiremos con el impacto que el nuevo centro urbano creado por el ferrocarril tuvo en el surgimiento de un nuevo barrio en Vilafranca del Penedès y el establecimiento de las bodegas urbanas. Para acabar, vamos a concluir con algunas reflexiones sobre el estado del patrimonio industrial y ferroviario que nos ha llegado hasta nuestros días.

1. FERROCARRIL Y VITIVINICULTURA EN LA ERA DE LOS GRANDES ALMACENISTAS

Desde mediados del siglo XVII, en Cataluña se desarrolló un potente sector vitivinícola que se convirtió en estratégico para su industrialización posterior. La exportación de aguardientes de manera masiva comportó la implicación cada vez más importante de los grandes comerciantes de ciudades como Reus o Barcelona, tal y como nos ha mostrado los estudios del historiador Francesc Valls (2004: 219-252 y 277-293). Inicialmente, pues, los grandes comerciantes de aguardientes lo eran a su vez de tejidos o de otros productos agroalimentarios. En una fecha tan tardía como 1865, los fabricantes de aguardientes y grandes comerciantes de vinos que aparecen en *El Indicador...* publicado por Viñas y Campí, todavía complementaban esta actividad con las comisiones, la venta de otros productos como avellanas, aceite, etc., o incluso la fabricación de toneles (Viñas y Campí, 1865).

Después del ciclo de guerras contra la Gran Bretaña y contra la Francia revolucionaria iniciado a finales del siglo XVIII, que culminó con la Guerra del Francés (1808-1814), la orientación exportadora de los vinos catalanes viró hacia lo que denominamos el vino común (Colomé, Planas, Valls 2015). Sin abandonar la producción de aguardientes, que no solo se consumían, sino que eran necesarios para embocar los vinos para su adaptación para el mercado (Colomé y Ferrer 2020), la industria vinícola se concentró en el vino de mesa comercializado a granel.



Mapa 1. La industria vinícola en Cataluña en 1865

Fuente: Elaboración propia con Viñas y Campí (1865). Véase también Soler (2022).

En consonancia con estos cambios, a medida que avanzó el siglo XIX, se produjo un proceso de especialización del sector del gran comercio de vinos. Este acabó dominado por los grandes almacenistas, criadores y exportadores, que se especializaron en la elaboración de vinos a demanda. El ferrocarril les facilitó un transporte masivo, pero a su vez posibilitó la consolidación de un centro urbano o logístico que les permitió un lugar donde almacenar el vino y comercializarlo. Estos grandes comerciantes o almacenistas adquirirían el vino de los viticultores y lo reelaboraban creando un nuevo producto o mercancía que el tren permitía transportar. Un buen ejemplo sobre cómo funcionaban estas empresas nos lo ofrecen Josep Colomé y Llorenç Ferrer, que han estudiado el caso de la casa Muller de Tarragona, mostrando como para cada pedido se realizaba un *coupage* específico que, a menudo, significaba elaborar vinos de imitación (Porto, Jerez u otros) que tenían mayor prestigio (Colomé y Ferrer, 2020: 33-39).

Los fabricantes de aguardientes y los grandes comerciantes de productos vnicos precisaron establecerse en localizaciones cuyas infraestructuras facilitarán sobre todo la colocación de sus vinos en los mercados internacionales. Es en este sentido, que antes del desarrollo del ferrocarril en Cataluna, la mayoría de estos grandes “elaboradores” o comerciantes de vinos y aguardientes los encontramos situados en poblaciones costeras o cercanas a la costa.



Figura 1. Aspecto de la playa de Vilanova i la Geltrú a finales del siglo XIX. Playas como esta, la de Sant Salvador (el Vendrell) o Salou hicieron las funciones de puerto para la exportación de aguardientes y vinos antes de la llegada del ferrocarril.

Fuente: Arxiu Comarcal del Garraf (ACGaf), Fons Joan Artigues.

La principal concentración de empresas de este tipo se localizaba en el área que actualmente ocupa el municipio de Barcelona, con 53 fabricantes de aguardientes, almacenistas o criadores-exportadores de vinos. El núcleo principal de esta área se situó en Sant Martí de Provençals, fenómeno que ya fue señalado por Jordi Nadal y Xavier Tafunell (1992: 83-90). Estos autores consideraban la proximidad del puerto de Barcelona como un aspecto fundamental en dicha localización, puesto que esta

infraestructura facilitaba la llegada de vinos de múltiples procedencias por medio del cabotaje y su salida hacia el exterior. Si observamos el Mapa 1, veremos que, dejando al margen el núcleo barcelonés, la principal concentración de empresas vinícolas se encontraba en esos momentos en el Camp de Tarragona y comarcas limítrofes como la Conca de Barberà o el Penedès. Así, encontramos 16 empresas en Tarragona y 15 en Reus, la mayoría grandes exportadores, más otras empresas repartidas por el Alt Camp (25 en cada una de estas comarcas), más 7 empresas en el Vendrell i 4 en el Arboç, en el Baix Penedès y 11 empresas de grandes comerciantes en Vilanova i la Geltrú (Garraf). Podemos señalar, además, una pequeña concentración de empresas en Figueres (Alt Empordà), en una comarca que en esos momentos era aún una gran productora de vino.

La irrupción del ferrocarril en la España peninsular impactó también en el transporte del vino. En el caso de Jerez, hasta la llegada del ferrocarril el transporte de vino se hacía por carreteras o vías fluviales. Pero en 1854 empezó a funcionar el primer tramo entre Jerez y El Puerto y el tramo completo hasta el embarcadero del Trocadero lo haría en 1856. A partir de ese momento el ferrocarril se convirtió en el principal medio de transporte para la exportación del vino. Además, acabaría teniendo un impacto directo en la ciudad de Jerez, con la construcción del ferrocarril circular que tenía sus ramales hasta los grandes complejos bodegueros (Aladro, 2006). También en La Mancha la construcción de las líneas de Madrid a Alicante (1858), la de Alcázar a Ciudad Real (1860) y la de Manzanares a Córdoba dio acceso a los principales mercados interiores y exteriores para los vinos manchegos (Gallego, 2001; Urbano y Negrín, 2006). En La Rioja, la construcción del ferrocarril también se reveló como un instrumento importante para el transporte de vino y, como en el caso de Haro, contribuyó a generar un nuevo barrio vinícola, construido alrededor de la estación (Elías, 2016).

También en Cataluña la construcción de la red ferroviaria jugó un papel fundamental en el transporte del vino. Este producto se convirtió en una de las principales mercancías transportadas en las diversas líneas puestas en funcionamiento durante la segunda mitad del siglo XIX. El flujo principal transcurrió a través de la línea de Tarragona a Barcelona y Francia (TBF), que concentró alrededor del 65% de las expediciones y recepciones de vino de todas ellas (Gráfico 1).

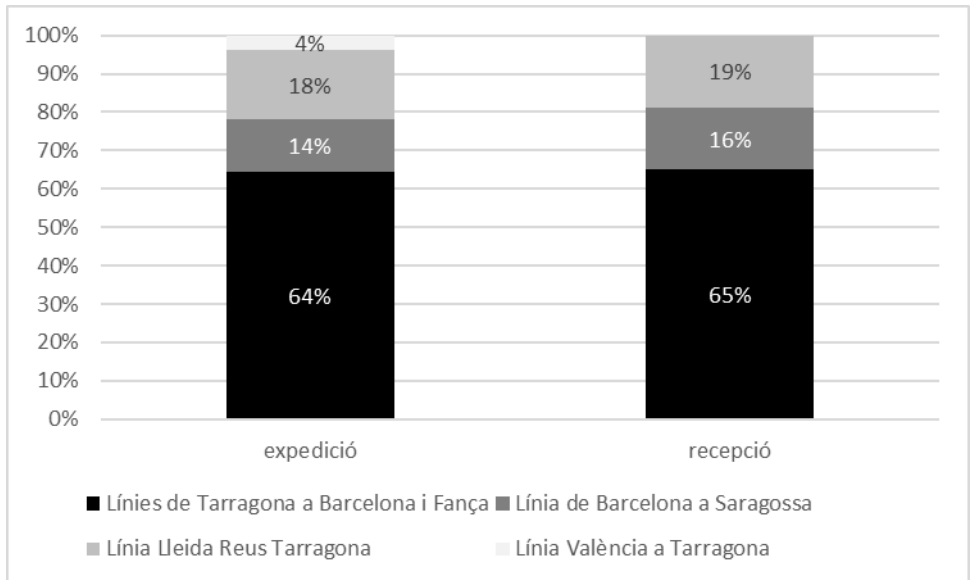


Gráfico 1. Expedición de vinos en las líneas ferroviarias catalanas, 1884-1886 (% del promedio anual).

Fuente: Elaboración propia con Pascual (2017b).

La línea de la TBF tenía su origen en una ciudad ya consolidada en el comercio de vinos, Tarragona, en la que el puerto había jugado también un papel fundamental. La llegada de la línea hasta los propios muelles del puerto, junto con el hecho de ser también punto final de otras dos líneas ferroviarias, reforzaron el papel de la capital tarraconense como ciudad del vino. La TBF, además, atravesaba una de las principales comarcas vitícolas, el Penedès, y tenía como nodo principal la ciudad de Barcelona y sus municipios vecinos, que ya hemos visto que a mediados del siglo XIX se había convertido en el principal centro vinícola catalán.



Figura 2. Tinglado 1 del puerto de Tarragona en 1918 donde se observan los toneles y la interconexión con el ferrocarril y el transporte por carretera.

Fuente: Puerto de Tarragona (<https://www.porttarragona.cat/ca/port/port-en-imatges/port-historic>).

De esta forma, hasta principios del siglo XX el vino fue el principal producto del tráfico de la red de la TBF, primero, y de la red catalana de la Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA), después. El punto álgido de su hegemonía se sitúa en la década de 1880, llegando a representar en 1888 el 28% del total del tráfico de la TBF. A partir de esta fecha, su peso decayó y en el siglo XX pasó a ocupar una segunda y tercera posición en el tráfico total, superado por el carbón mineral, primero, y por el cemento y los abonos, después (Gráfico 2).

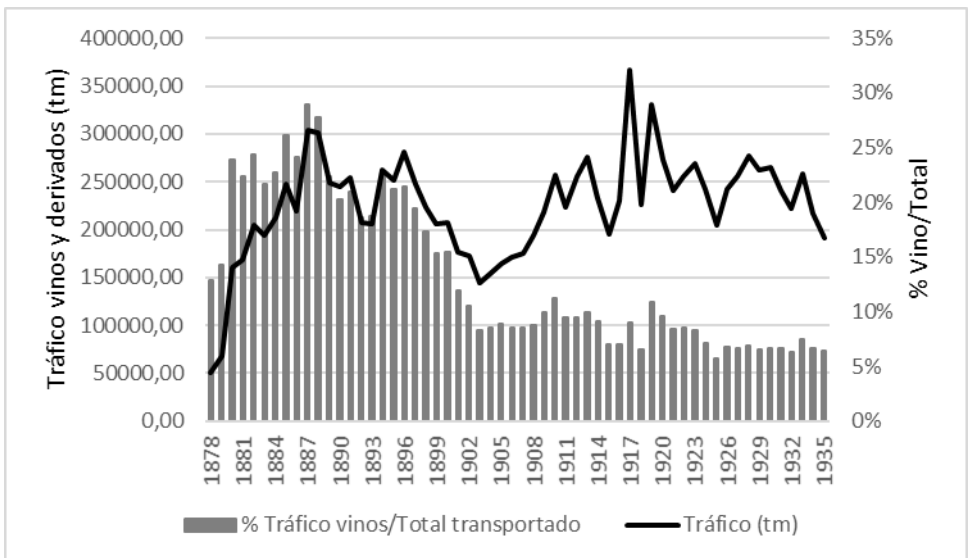
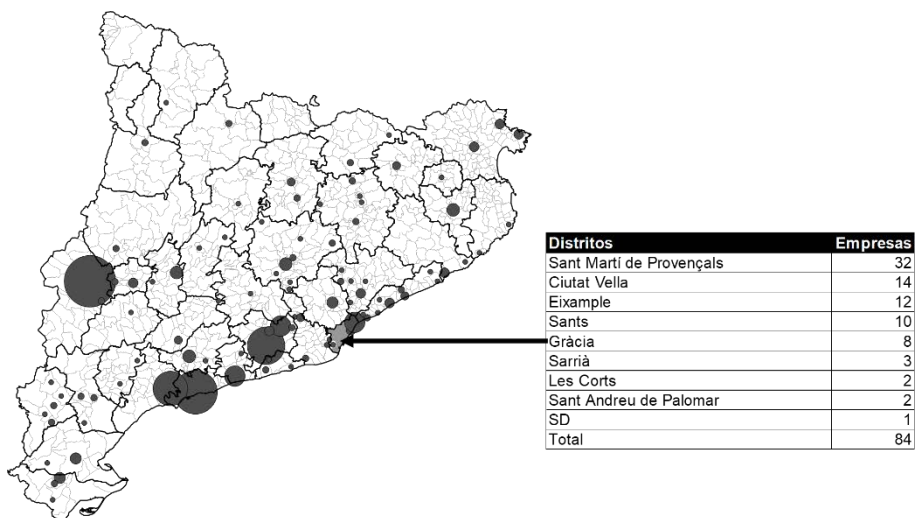


Gráfico 2. Tráfico de vino por la red de las líneas de Tarragona a Barcelona y Francia y por la red catalana de la línea de Madrid a Zaragoza y Alicante
Fuente: Elaboración propia con Pascual (2017b).

La configuración de la red de TBF y de MZA acabó consolidando a Tarragona y Barcelona como centros principales de la exportación de vinos por vía marítima, como podemos comprobar en el Mapa 2, en el que se muestra la localización de la industria vinícola (incluyendo los licores y aguardientes) en 1920. En esta fecha, en la capital catalana encontramos hasta 84 empresas vinícolas y licoreras, la mayoría situadas en el antiguo municipio de Sant Martí de Provençals. La llegada del ferrocarril hasta los muelles del puerto de Tarragona, catapultó a esta ciudad a la segunda posición. Las empresas situadas en el resto del Camp de Tarragona y la Conca de Barberà se redujeron notablemente. Por su parte, el Penedès interior surgió como uno de los nuevos nodos ferroviarios vinculados al vino. En el Mapa 2, observamos el crecimiento notable de Vilafranca del Penedès, con 22 empresas en 1920, la mayoría grandes comerciantes exportadores, muchos de los cuales de origen suizo y barcelonés. La capital del Alt Penedès estaba acompañada también por Sant Sadurn d'Anoia, con 16 empresas, aunque todavía no se había iniciado la explosión de los vinos espumosos, y por el Vendrell, con 11 empresas del sector. El ferrocarril había jugado un papel primordial en la aparición de estos nuevos núcleos de la industria vinícola, y muy especialmente en el caso de Vilafranca del Penedès.



Mapa 2. La industria vinícola en 1920

Fuente: Elaboración propia con Cámara Oficial de Industria de Barcelona (1920). Véase también Soler (2022).

En definitiva, el vino común o de mesa, comercializado a granel, comportó un cambio radical respecto a la economía preindustrial. A partir del desarrollo de la nueva industria vinícola, el vino se almacenó de forma exenta, es decir fuera de las bodegas domésticas —tanto del campo como de la ciudad— y por lo tanto mediante edificios construidos con esta finalidad que contenían grandes toneles. Esta revolución constructiva estaba en la mentalidad de los nuevos bodegueros. Y comportó además cambios técnicos en la elaboración del vino. Cabe recordar aquí, por ejemplo, la publicación de *La verema* de Manuel Raventós (1911). En dicho trabajo, los espacios de la bodega se piensan y diseñan expresamente para su finalidad. Esta modernización también supone la incorporación de nueva maquinaria, y del vapor a las que tendremos que sumar algunas medidas higiénicas —como el agua corriente— de las instalaciones y la electricidad. Un proceso al que contribuirán también las cooperativas que recibieron el apoyo de ingenieros como Isidre Campllonch y Romeu, que publicó en 1917 su trabajo *Cellers cooperatius de producció i venda*.¹ Este cambio supuso una revolución, tanto para la agricultura y el cultivo de la vid, como por los cambios ocurridos en la cadena de producción del vino,

¹ Sobre la figura de este ingeniero véase el trabajo de Saumell (2001).

o sea, con el surgimiento de nuevas relaciones sociales en la agricultura, y en el nacimiento de una burguesía vinculada a la vitivinicultura fruto de la comercialización.

Si pensamos en una tipología, estas construcciones están formadas por una planta rectangular, y presentan una cubierta a dos aguas, guardando relación tipológica con el almacén agrícola, aunque este es mucho más modesto de medidas y alturas. Generalmente la cercha interior es de madera y permite la ventilación. Se trata de una estructura muy funcional que permitirá, con gran economía de medios —propios de la arquitectura tradicional— almacenar el vino —en ellas no se prensa y fermenta, sino que se elabora transformando el vino recibido de los agricultores— y de ahí su proliferación. También va a permitir comercializar el vino: en estas naves encontramos espacio de oficinas y de trabajos auxiliares, como el movimiento de los toneles, además de laboratorios. Este modelo ya se había desarrollado en las bodegas de Barcelona, Tarragona o Reus, y tuvo su réplica en Vilafranca del Penedès.

2. FERROCARRIL Y CIUDAD DEL VINO

La construcción de la red ferroviaria catalana y su financiación han sido muy bien estudiadas por Pere Pascual (1999, 2017a, 2017b). Además, la línea de Barcelona a Tarragona por el interior cuenta con dos trabajos que recogen y estudian el patrimonio ferroviario con todo tipo de detalles gráficos (Montserrat y Solé, 2007; AA. VV., 2015). Si bien, en ninguno de los trabajos mencionados se aborda la relación entre la configuración de la línea ferroviaria y los impactos en el desarrollo de las ciudades, especialmente por lo que se refiere a Vilafranca del Penedès.

El ferrocarril ha sido esencial en la organización del territorio y el desarrollo económico y la integración de mercados nacionales (Capel 2007). Tampoco Cataluña y la economía vitivinícola escaparon a su influencia. De este modo, tal y como se ha señalado en el apartado anterior, la irrupción del ferrocarril en el XIX propició la aparición de un nuevo centro de la industria vinícola: Vilafranca del Penedès. Hasta aquel momento la ciudad y su comarca habían dependido del transporte por carretera hacia la playa de Vilanova i la Geltrú.

El ferrocarril llegó a Vilafranca del Penedès en 1865, después de un largo litigio de más de 10 años —entre 1851 y 1861, en que se aprobó definitivamente el trazado de Martorell a Tarragona— que enfrentó a grupos de interés barceloneses, pero también a grupos de las burguesías

locales. De este modo, una alianza entre la Compañía del Ferrocarril del Centro, con poderosas influencias en Madrid, con los viticultores del Alt Penedès, a la que se sumó el apoyo de los papeleros de Igualada y Capellades consiguió imponerse a los industriales textiles de Vilanova i la Geltrú (Pascual, 1999: 130-160). Si conseguir la concesión comportó este largo pleito, la construcción definitiva de la línea no estuvo exenta de contrariedades, especialmente financieras, que derivaron en problemas técnicos especialmente en el tramo entre la Granada y Vilafranca del Penedès. El primer ferrocarril que llegó a Vilafranca, lo hizo el 23 de abril de 1864, procedente de Tarragona, cuando la línea no estaba todavía terminada. El 15 de abril del año siguiente se inauguró oficialmente, aunque el tráfico no se normalizó hasta principios de julio a causa de unas lluvias que generaron problemas en el tramo antes mencionado. A partir de este momento, el ferrocarril empezó a jugar un papel determinante en el desarrollo de la industria vinícola en Vilafranca y en expansión urbana de la ciudad.

Como hemos visto, a partir de su puesta en funcionamiento definitiva en 1865, la línea de Tarragona a Barcelona por Vilafranca y Martorell se convirtió en la arteria, o un corredor interior, por donde se transportó el vino a las dos grandes ciudades en los extremos de la línea para ser exportado. El nuevo medio de transporte, tuvo el efecto de convertir a Vilafranca en una nueva capital del vino e influyó en su desarrollo urbano. Hasta aquel momento se había concentrado en algunos fabricantes de aguardiente y en proveer a los grandes comerciantes de Vilanova i la Geltrú.

A partir de 1873, cuando algunos grandes comerciantes de vinos como los hermanos Jaime y Miguel Torres Vendrell vieron la oportunidad de situar sus bodegas frente a la estación de ferrocarril en Vilafranca, la industria vinícola local inició su expansión. Generando un lugar, un centro industrial, que era a la vez nudo del transporte y almacenaje del vino, pero también donde vivir. Un centro donde hacer negocios, punto neurálgico de la ciudad del vino con diferentes tipos de edificios, espacios abiertos con patios, depósitos, vagones, carruajes, personas y actividades. En definitiva, la expresión de la modernidad que se presupone la industrialización.

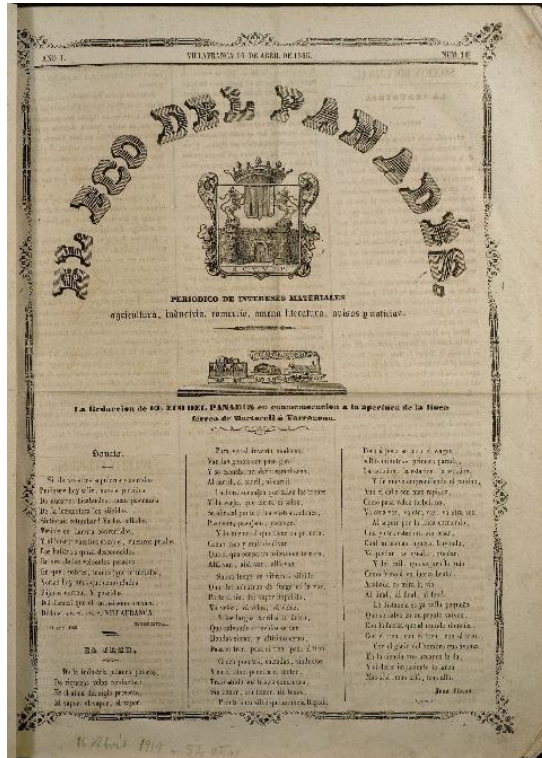


Figura 3. Portada de *El Eco del Panadés* del número extraordinario del 16 de abril de 1865 con motivo de la autorización del gobierno para que entrase en funcionamiento la línea de Tarragona a Barcelona.

Fuente: Centre de Documentació del Vinseum.

De esta forma, Vilafranca del Penedès se situó como uno de los tres principales centros de expedición de vinos de toda la red de la TBF, a un nivel comparable con Barcelona y Tarragona. Entre 1884 y 1886, al menos el 18% del vino expedido en las estaciones de esta compañía lo fue desde Vilafranca del Penedès. Tanto esta ciudad como Tarragona aparecen como centros con un alto saldo positivo, fruto de su especialización exportadora. Barcelona, a diferencia de ambas, se muestra como un gran centro de redistribución de los vinos, ya fuese para la exportación como para el mercado local y el del conjunto catalán. Vilafranca continuó proporcionando una parte considerable del vino que circuló por la línea de Tarragona a Barcelona, ahora convertida en la MZA. Con un porcentaje entre el 19 y el 24%, se mantuvo como un centro notable de la industria

vinícola, cuya especialización se concentraba en el mercado exterior (Tabla 2).

	1 Expedición	2 Recepción	1 - 2
Portbou-Maçanet-Massanes	21.978	389.299	-367.320
Hostalric-Montcada	6.055	16.619	-10.564
Tordera-Badalona	12.935	10.012	2.924
Barcelona	177.864	159.639	18.225
Hospitalet de Llobregat	89	36	53
Cornellà de Llobregat	119	2	117
St. Feliu de Llobregat	17	4	13
Molins de Rei	803	425	378
El Papiol	242	587	-345
Martorell	15.256	8.265	6.991
Gelida	808	893	-85
St. Sadurní d'Anoia	8.208	1.454	6.754
La Granada	9.969	163	9.806
Vilafranca del Penedès	122.865	24.785	98.081
Santa Margarida i els Monjos	232	0	232
L'Arboç	12.089	1.577	10.512
El Vendrell	51.750	16.488	35.262
Torredembarra	19.180	17.423	1.757
Altafulla	2.745	215	2.530
Tarragona	208.646	28.966	179.680
	671.853	676.853	-5.000
% Vilafranca del Penedès	18,3%	3,7%	

Tabla 1. Expedición, recepción y saldo del tráfico de vinos en la red de la TBF. Total de toneladas transportadas entre 1884 y 1886.

Fuente: elaboración propia con Pascual (2017b).

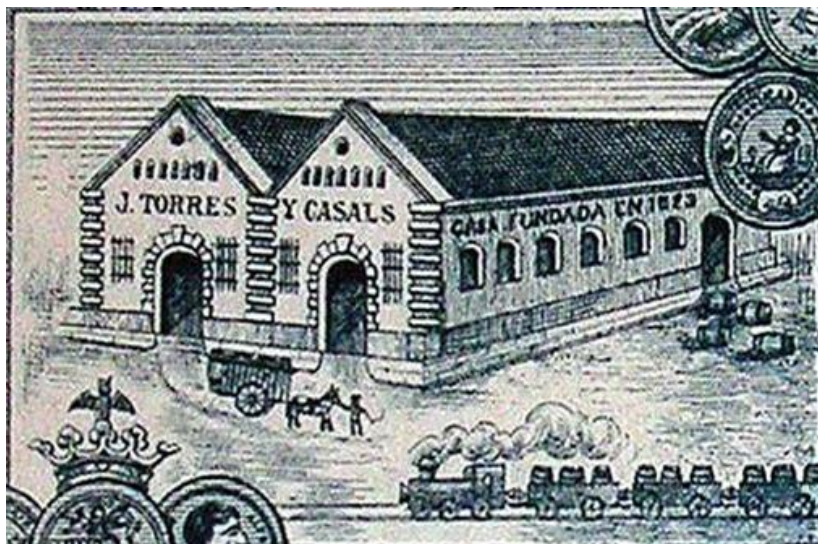


Figura 4. Detalle de un papel de carta de la empresa Torres de 1919, que evoca la relación entre la empresa y el ferrocarril a su llegada a Vilafranca del Penedès.

Fuente: ACAP, Fons Ajuntament de Vilafranca del Penedès.

El primer tercio del siglo XX ha sido tratado, con razón, como un período crítico del sector vitivinícola (Pujol, 1984; Colomé, García, Planas y Valls-Junyent, 2013); sin embargo, el sector comercial e industrial del vino vivió en Vilafranca un período de expansión desde inicios de siglo hasta mediados de la década de 1920, aproximadamente.

De esta forma, en 1906 se constituyó el Sindicato de Exportadores de Vilafranca del Penedès, convertido en Sindicato Oficial de Criadores-Exportadores de Vinos del Penedès en marzo de 1931 (*Gaceta de Madrid*, nº 69, 1/3/1931). Según los estatutos de 1906, conservados en el Centre de Documentació del Vinseum, formaban esta organización 16 empresas exportadoras. Estas se habían transformado en 19 empresas de Vilafranca, 1 en el Arboç, 1 de els Hostalets de Pierola, 1 en la Granada y 2 en Sant Sadurní d'Anoia (*La Veu de Catalunya*, 13-5-1933).

La orientación exportadora de la industria vinícola vilafranquesa se observa con claridad en la Tabla 2, donde vemos como las exportaciones de vino realizadas por el Sindicato local alcanzaron cifras que se situaban alrededor del 40% del total de exportaciones catalanas de vino en el período de 1910 a 1930, llegando a situarse en algún momento por encima del 50%, como en 1928.

	Exportaciones (miles de hl)		Tráfico de vino MZA (miles de hl)	% Sindicato Vilafranca/ Exp. Cataluña	% Sindicato Vilafranca/ Tráfico vino MZA
	Sindicato de Exportadores de Vilafranca	Exportaciones de vino común Catalunya			
1910-1915	2.564	6.322	13.738	40,6%	18,7%
1916-1920	3.175	8.619	13.426	36,8%	23,6%
1921-1925	2.104	5.521	11.218	38,1%	18,8%
1926-1930	2.450	6.466	11.710	37,9%	20,9%

Tabla 2. Exportaciones de vino del Sindicato de Exportadores de Vilafranca, exportaciones totales de vino común de Cataluña y tráfico de vino en la red de la MZA.

Nota: los datos de Pere Pascual (2017b) de tráfico se proporcionan en toneladas métricas. Hemos considerado una equivalencia de 1 kg de vino = 1 litro, aunque no sea del todo exacta. Los datos entre 1910 y 1925 se proporcionan en bocoyes. Se ha considerado aquí un bocoy de 630 litros (*Lluitem!* n. 673, 4-11-1922).

Fuente: elaboración propia con *Viticultura y Enología*, varios años, *Gaseta de Vilafranca*, 30-9-1927, *La Veu de Catalunya*, Pujol (1988: 585 y 1.019) y Pascual (2017b).

Esta hegemonía en las exportaciones de vino continuó una vez finalizada la contienda de 1936 a 1939. Durante la primera mitad de la década de 1940, coincidiendo con la Segunda Guerra Mundial, la capital del Alt Penedès habría consolidado su posición y desde su estación se siguió exportando cerca del 40% del vino entre 1941 y 1945, en una proporción similar o superior al vino que salía desde Reus y Tarragona y superando con claridad las exportaciones desde el puerto de Barcelona (Tabla 3). Entre 1941 y 1945, sin embargo, esta situación se trastocó, puesto que el vino del Penedès dejó de ser el más exportado: en el período 1965-1979, la comercialización en el extranjero de los vinos del Penedès apenas superó los 29.000 hectolitros de promedio anual contra los 253.839 de los vinos con denominación de origen Tarragona (Soler, 2007). La industria vinícola de Vilafranca y su comarca se había orientado, pues, hacia el mercado interior y a abastecer de vino base a la creciente industria de espumosos de cava, la cual paso de los 2,4 millones de botellas en 1940 a los 5,7 en 1950 y a más de 10 millones en 1960 (Valls, 2003; Valls-Junyent, 2011).

	Hectolitros					
	1940	1941	1942	1943	1944	1945
Barcelona	5.677	8.498	22.193	48.014	36.571	28.747
Reus	1.289	2.797	7.385	*	*	37.562
Tarragona	8.826	11.745	22.268	89.696	78.674	34.050
Vilafranca del Penedès	16.077	18.517	21.401	56.736	55.997	104.050
Cataluña	31.869	41.558	73.247	194.445	171.242	204.408

	Porcentaje					
	1940	1941	1942	1943	1944	1945
Barcelona	17,8	20,4	30,3	24,7	21,4	14,1
Reus	4,0	6,7	10,1			18,4
Tarragona	27,7	28,3	30,4	46,1	45,9	16,7
Vilafranca del Penedès	50,4	44,6	29,2	29,2	32,7	50,9
Cataluña	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabla 3. Exportaciones catalanas de vino por procedencias.

Fuente: elaboración propia con Xandri (1946-1947).

Así pues, como veremos a continuación, la entrada en funcionamiento de la línea fomentó la instalación de grandes empresas vinícolas en Vilafranca del Penedès, cuya preferencia fue la de situarse cerca de la línea del ferrocarril. Como hemos insistido anteriormente, se trataba de grandes bodegas que recibían el vino a granel, lo almacenaban y elaboraban los pedidos a gusto del consumidor mediante mezclas de caldos de varias procedencias y con la adición de alcohol o de aguardiente, se elaboraban los distintos tipos de vinos según el mercado al cual irían destinados. Se trata de empresas como Torres y Cía. (actualmente Familia Torres), Cortina y Cía. —después Bosch, Güell y Cía.—, Domingo Montserrat o Isidro Figueras —que después ocuparía la fábrica de vermut y elaborador de vinos Aquila Rosa—.



Figura 5. Vista de la estación de ferrocarril de Vilafranca del Penedès a mediados del siglo XX.

Se aprecian las bodegas a ambos lados, a la izquierda los andenes de carga, y una estiba de toneles de vino, a la derecha. Las vías del ferrocarril han supuesto un “corredor de paso” y a la vez una barrera física de la ciudad segregando la ciudad en dos mitades

Fuente: ACAP, Fons Ajuntament de Vilafranca del Penedès.

3. LA BODEGA URBANA Y EL DESARROLLO VINÍCOLA DE VILAFRANCA DEL PENEDÈS

Àngels Alió ya señaló la importancia del trazado de las vías del ferrocarril como elemento de fijación de la trama urbana de Vilafranca del Penedès, a partir de 1865, por encima de cualquier otro aspecto (Alió 1986, 51). Tenemos que añadir que a la barrera física que comportaron las vías se añadió la creación de un nuevo centro urbano, expresión de la ciudad industrial. La ciudad creció rápidamente y el sector de la construcción fue también un sector estratégico que aprovechó el ferrocarril en el transporte de los materiales necesarios para ello. Si nos fijamos en las etapas de desarrollo de la ciudad hasta la Guerra Civil en función de los expedientes de obras de particulares, estudiados por Alió, encontramos una evolución marcada por los ciclos económicos del vino, que influyen también en los ritmos de la construcción de las bodegas y los almacenes (Alió, 1986: 29-36). De esta forma, entre 1865-1894 se produce un proceso expansivo que va en paralelo no solo a la llegada del ferrocarril sino también al ciclo

alcista de la exportación y los precios del vino (Colomé, García, Planas y Valls, 2013).

La crisis que comportó la plaga de la filoxera —en el Penedès, desde mediados de la década de 1880 hasta principios del siglo XX— se tradujo en una caída considerable de la construcción y reforma de edificios entre 1895 y 1909, que se recuperará en el período 1910-1934, coincidiendo básicamente con la gran expansión de la industria vinícola local cuyo momento álgido fue el período de la Primera Guerra Mundial, que quedó frenado ya a principios de la década de 1930, coincidiendo con las restricciones a la exportación de vinos hacia Francia, el principal cliente de los vinos catalanes.

	Número de almacenes vinícolas		
	1865-1894	1895-1909	1910-1934
Molí d'en Rovira	3	6	31
Resto de Vilafranca	28	20	131

	% especialización vinícola		
	1865-1894	1895-1909	1910-1934
Molí d'en Rovira	23%	86%	56%
Resto de Vilafranca	5%	6%	8%

Tabla4. Predominio funcional en las licencias de obras de particulares en Vilafranca del Penedès, 1865-1934

* En este caso, la especialización vinícola significa el porcentaje de almacenes vinícolas respecto al total de licencias de obras de particulares solicitadas.

Fuentes: elaboración propia con Alió, 1986, 87.

3.1. 1865-1900. El ferrocarril y el nacimiento de la bodega urbana

De la evolución del ritmo de construcción descrito hasta aquí se desprende que la bodega urbana de Vilafranca es una edificación vinculada al ferrocarril, la cual propició el surgimiento de una nueva calle, la del Comerç, bautizada así por la importante presencia de bodegas y grandes comerciantes de vinos. Y, por extensión, comportó el nacimiento de un barrio industrial fuera de la ciudad histórica.

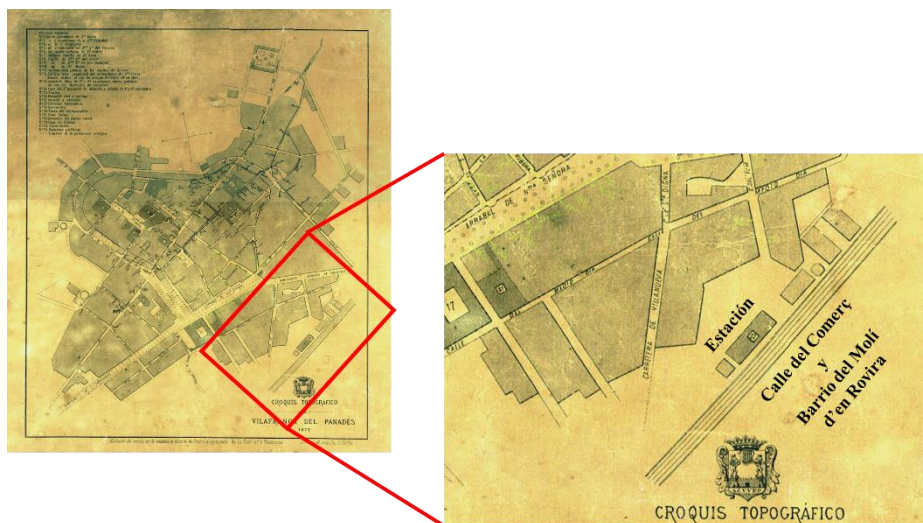


Figura 6. Croquis topográfico de Vilafranca del Penedès en 1872 y detalle de la estación y las vías del ferrocarril

Fuente: 1872: QG (1872).

Como se puede observar en el croquis topográfico de 1872 (Figura 6), en esta fecha apenas se había iniciado la urbanización de la plaza de la Estación y todavía no se había construido en la parte este de la ciudad, al otro lado de las vías. En esos momentos, la industria vinícola y licorera local se componía tan solo de seis fábricas de alcohol y aguardientes (Martorell, 2010: 36), las cuales no necesitaban grandes instalaciones y se encontraban situadas habitualmente en el casco urbano existente. Pero a partir de 1873 se inició la urbanización de lo que después se conocería como el barrio del Molí d'en Rovira, cuya fachada sería la calle del Comerç, frente a la vía férrea. Así, los primeros expedientes solicitando construir viviendas y almacenes datan de dicho año (Alió, 1986: 57). El 28 de julio de 1873 Pedro Ferrer solicitó a la corporación municipal poder construir una casa y almacén *“en la calle proyectada frente a la Estación del Ferro-carril formando esquina con la otra calle proyectada del camino del Molí den Robira en terreno de los Sores. de Magarola”*. Por su parte, Jaime Torres Vendrell, fundador de Torres y Cia., tres meses más tarde solicitaba el permiso para construir en *“la parte Oriente del Ferro-carril”, frente a los depósitos de agua del mismo y “a la calle proyectada*

*entre la línea divisoria de las fincas rústicas de los Sres. Coderch y Torres.*²

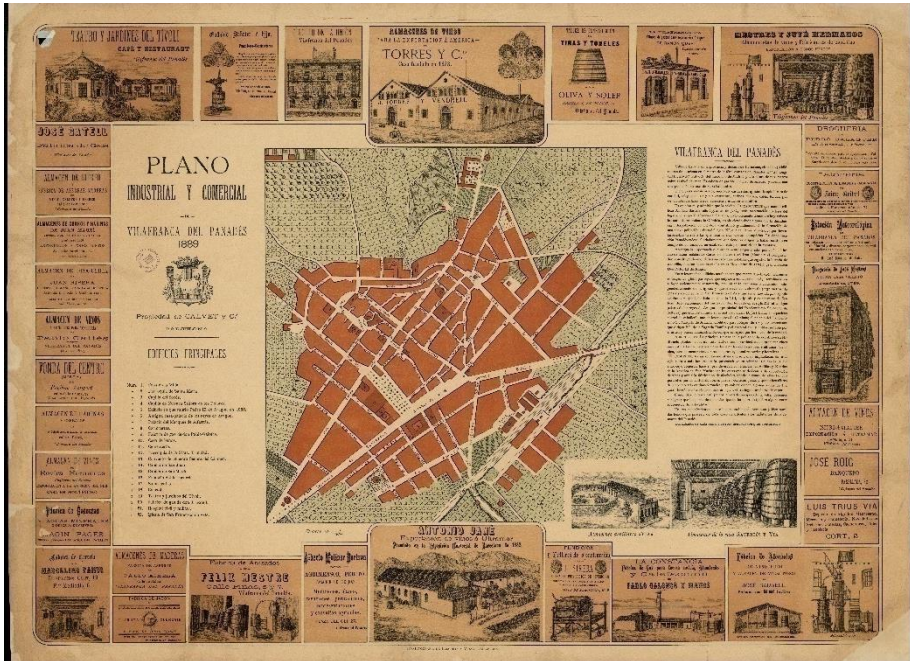


Figura 7. Plano industrial y comercial de Vilafranca del Penedès en 1889

Fuente: Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya.

Hacia 1889, el comercio vinícola vinculado al ferrocarril ya se había empezado a desarrollar al otro lado de las vías del ferrocarril, fenómeno que queda bien recogido por el plano editado por Calvet & Cía. (Figura 7).³ En dicho documento, ya aparecen las dos naves de Torres y Cia. (1874 y 1884), además de los almacenes construidos por Felix Via, junto con algunos edificios residenciales, y como ello implica el inicio de la urbanización de esta parte de la ciudad generando el principio de una nueva trama urbana.

² ACAP, Ajuntament de Vilafranca, Llicències d'obres de particulars, E-39, 1871-1875.

³ La empresa de Joan Calvet y Boix publicó entre 1879 y 1890 más de treinta planos de ciudades españolas con información comercial de las empresas que patrocinaban su edición (Montaner 2014).

3. 2. 1900-1936. El barrio industrial y la expansión de la ciudad

Coincidiendo con el período crítico de finales del XIX y principios del XX, el número de empresas vinícolas que se establecieron en Vilafranca se estancó. Una situación que sería superada durante la segunda década del siglo, momento en el que llegaron a constituirse hasta 16 sociedades mercantiles.⁴ Fue en esta fase en la que se consolidó el barrio del Molí d'en Rovira. Las empresas vinícolas no se limitaron a la línea que marcaba la calle del Comerç sino que hubo empresas que se situaron en la parte oeste de la ciudad, intentando siempre situarse cerca de los muelles del ferrocarril.

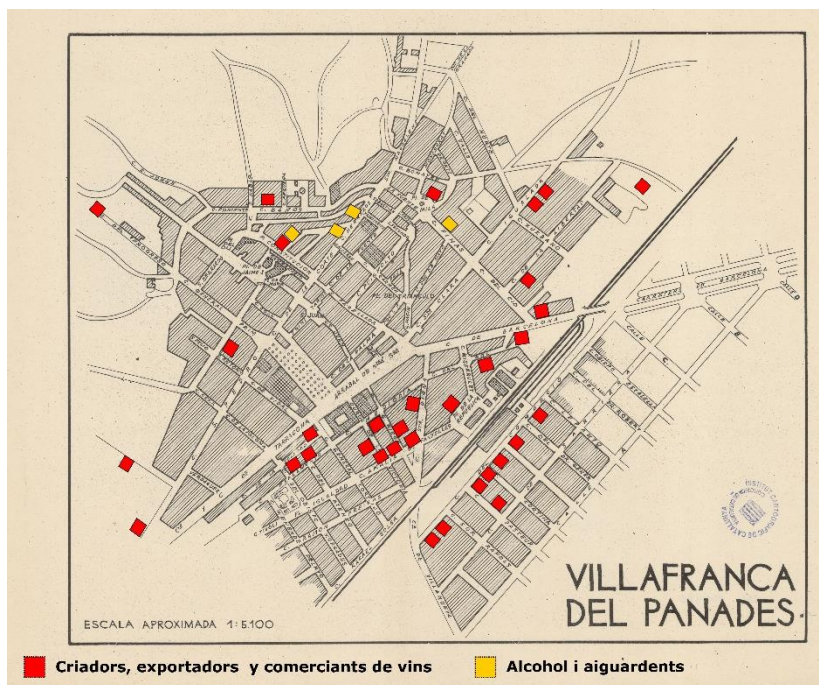


Figura9. Localización de la industria vinícola en Vilafranca del Penedès en 1920

Fuente: Elaboración propia con los datos del *Anuario Industrial de Catalunya 1920*. El mapa base en Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya.

⁴ Los datos de constitución se han obtenido de la Base de Datos “Empreses i empresaris a la Catalunya del segle XIX” del Centre d’Estudis Antoni de Capmany de la Universitat de Barcelona. En ellos no se tienen en cuenta las empresas individuales.

Lo más interesante, sin embargo, es que en los años 20 ya encontramos plenamente dibujada la trama urbana en el barrio del Molí d'en Rovira, como una prolongación de la calle del Comerç, que se nos aparece como un ensanche cuadriculado determinado por los almacenes vinícolas que se habían ido instalando en dicho barrio.

A la etapa expansiva de 1910-1920, le siguió una fase de estabilización entre 1920 y 1930, que se trocó en crítica por las restricciones de exportación a los países europeos, iniciadas ya antes de proclamarse la Segunda República en 1931 y acentuadas por la Guerra Civil y la Segunda Guerra Mundial.

Dos ejemplos del aprovechamiento de las vías del ferrocarril los encontramos en empresas como Jean Mory y Cia., o José M. Jové y Cia. SA (edificio conocido actualmente como Cal Berger), que también acabaron situándose en la parte oeste de la ciudad, como prolongación del centro histórico, pero en la misma línea del ferrocarril. Jean Mory & Cie. era una empresa suiza, constituida en Zúrich en 1909. Se instaló en la calle del Sol, justo detrás de la estación del ferrocarril y en 1917 compró un terreno adyacente para construir una nueva nave y aprovechar el patio, situado junto a los almacenes de vía y obras y de las cocheras de la MZA, que le facilitaba cargar directamente los vagones cuba con los que transportaba el vino (Figura 9).

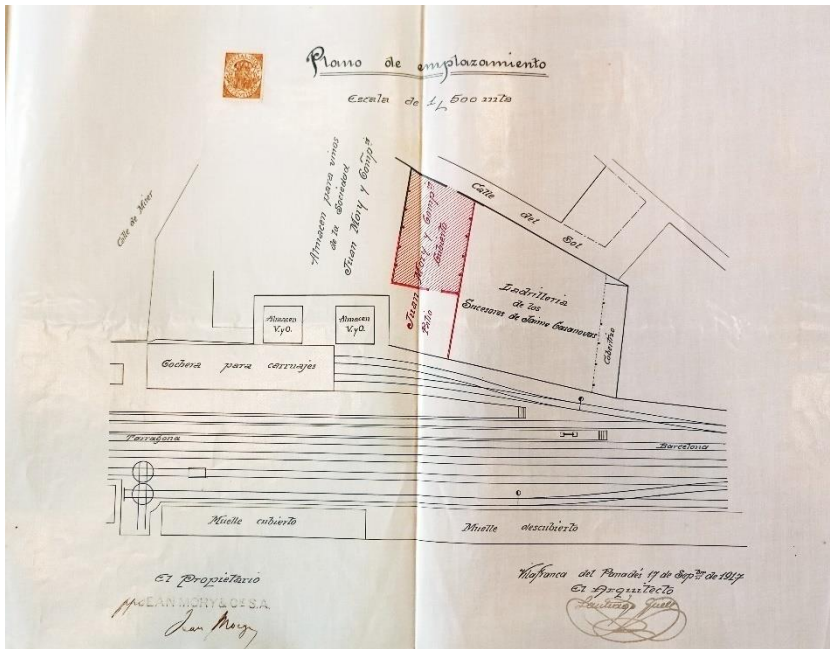


Figura9. Emplazamiento de la firma Juan Mory & Cie., en Vilafranca del Penedès (superior) y de un vagón cuba de la empresa

Fuente: La imagen superior ACAP, Fons Ajuntament de Vilafranca del Penedès, Llicències d'obres de particulars (solicitud de 3 1917). La imagen inferior procede del fondo de la familia Alegret.

El segundo ejemplo lo encontramos en la bodega construida por José María Jové en lo que en aquellos momentos eran las afueras de la ciudad, en un polígono irregular situado entre la calle Libertad (actualmente Pere Alegret), el camino de Santa Clara (actualmente calle Zamenhof) y las vías del ferrocarril (Figura 10). Jové, originario de Montblanc, se había instalado primero en Barcelona (Sants) y después se trasladó a Vilafranca del Penedès en varias ubicaciones. En 1919 decidió construir una gran bodega en la localización mencionada y el arquitecto encargado del proyecto, Antoni Pons i Domínguez, diseñó un conjunto que incluía un chalé para habitación de la dirección, edificio para el laboratorio y oficinas, garaje y un apartadero que permitía cargar directamente los vagones en el ferrocarril. Para poder llevar a cabo el proyecto buscó como socio a la empresa suiza Sociedad Anónima Schenk y Cía., constituyendo en 1920 la sociedad Jose M. Jové SA, con un capital de 3.000.000 de pesetas, lo que la convertía en la principal empresa vinícola catalana en cuanto a capital y en la tercera sociedad anónima vinícola de España, después de González Byass y de Bodegas Bilbaínas (*Anuario García Ceballos*, 1922-1923 y *Anuario Financiero*, 1922) Ambas empresas acabaron separándose en 1927, repartiéndose por la mitad las dos naves. Jové cerró puertas en 1940 y Schenk vendió las naves a J.B. Berger SA, en 1953, que se convirtió en una gran empresa exportadora de vinos a granel, gracias a su conexión ferroviaria. En los años 80 intentó adaptarse a las nuevas formas de funcionar del sector, añadiendo unas naves donde prensar la uva que empezó a recibir por primera vez desde su creación. J.B. Berger abandonó estas instalaciones en el año 2000, trasladándose a su finca de Mas Ferreny, en el municipio de Olèrdola. Después de haber pasado a una empresa inmobiliaria, que quebró con la crisis de 2008, lo que queda del conjunto —las dos naves centrales— ha pasado a ser de propiedad municipal y actualmente alberga los fondos del Vinseum-Museu de les cultures del vi de Catalunya.

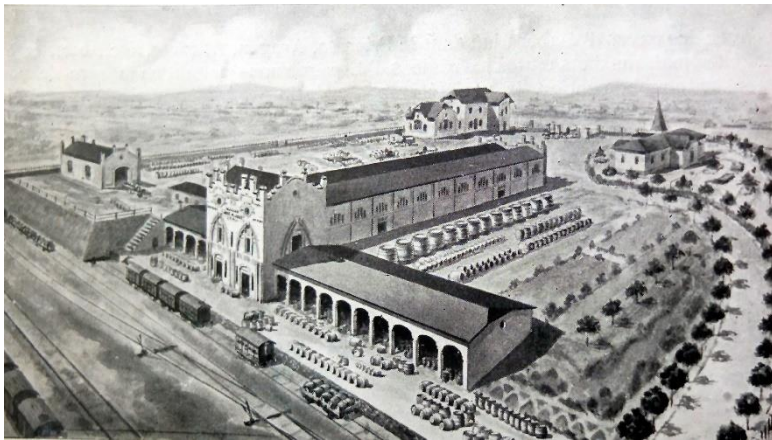
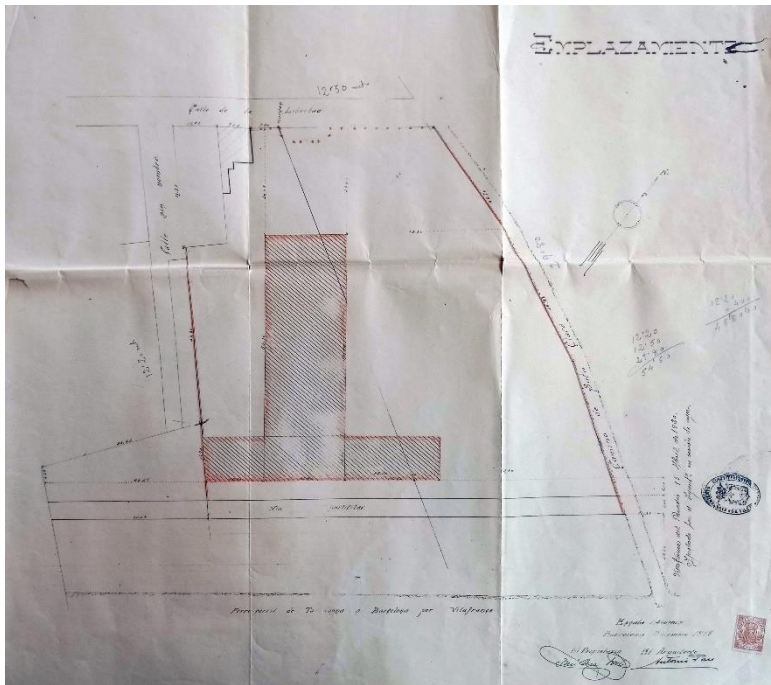


Figura10.Emplazamiento de la firma José M. Jové SA., en Vilafranca del Penedès (superior) y dibujo del conjunto de la bodega y cavas de la empresa

Fuente: La imagen superior ACAP, Fons Ajuntament de Vilafranca del Penedès, Llicències d'obres de particulars (solicitud de 1919). La imagen inferior procede de un folleto de propaganda de la empresa de principios de la década de 1920, conservado en el Centre de Documentació del Vinseum (cedido por Emilia Padilla).

3.3. Desarrollo y declive del vino común después de la Guerra Civil

Después de la Guerra Civil, se produjo un período de estancamiento en el crecimiento tanto de la ciudad como del sector vinícola e industrial local, coincidiendo con el período de la autarquía. Como señala Josep Soler, el período de los años 40 y 50 del siglo XX significó un estancamiento tanto demográfico como urbanístico, quedando limitado este a la recuperación de monumentos religiosos, a la construcción de algunos de exaltación del régimen, a la urbanización de algunas calles del centro de la ciudad o de aquellas que enlazaban con la red de carreteras; de esta forma, la calle del Comerç y su barrio —el Molí d'en Rovira— consolidaron en ese momento su carácter industrial (Soler, 2008: 465-466). En este sentido, destaca la pavimentación mediante adoquines y la construcción de las aceras llevadas a cabo en dicha calle durante el año 1949, las cuales fueron inauguradas el día 29 de agosto de este año, coincidiendo con el inicio de la Fiesta Mayor. Como muestra de la relevancia del sector vinícola allí instalado, el tradicional pasacalle que realizan todas las danzas folclóricas, que comienza después de la tronada que marca el inicio de las fiestas, se desplazó hasta la calle en cuestión, cosa que molestó a algunos defensores del mantenimiento del recorrido habitual que se realiza por las calles del centro (*Acción Católica*, 10/09/1949).

La situación del sector vinícola se modificó a partir de finales de la década de 1950. Como es de sobras conocido, el Plan de Estabilización de 1959 dio paso al denominado “desarrollismo”, que dio un impulso general a la economía española. También en Vilafranca, fue en las décadas siguientes cuando se vivió un momento de gran crecimiento demográfico, económico y urbanístico. Esto se tradujo además en una expansión y diversificación de la industria vinícola por toda la ciudad. Junto a las grandes bodegas de vino común vendido a granel aparecen empresas como Cinzano o Cointreau, que venían a añadirse a otras que, como Aquila Rossa, ya elaboraban vermouths en la calle del Comercio desde mediados de la década de 1920. Aunque Cinzano o Cointreau operaban ya con anterioridad en Vilafranca, los inicios de la recuperación económica de la década de 1950 llevaron a estas empresas a construir sus fábricas cerca de los ejes viarios que representaban tanto el ferrocarril como la carretera N-340.

La década de 1960 marcó un punto álgido en la industria vinícola de Vilafranca, llegando a constatarse hasta 73 empresas situadas en todo el ámbito de la ciudad en 1968, convirtiéndose además en el principal centro

de la industria alcoholera y en la segunda de la fabricación de aguardientes y licores, después de Barcelona (Servicio Sindical de Estadística, 1965). Además, se intensificó un proceso de diversificación industrial apareciendo grandes empresas de confección como Peyton, Madofa o BÉlcor, además de otros sectores.



Figura 11. La industria vinícola de Vilafranca del Penedès en 1968

Fuente: Elaboración propia con *Anuario General de España* y Borrell (2019).

A diferencia de otros núcleos, en Vilafranca del Penedès, las grandes bodegas urbanas sobrevivieron hasta entrados los años 80 del siglo XX. Luego han ido desapareciendo, y solo un par de ellas siguen en activo en la zona próxima al ferrocarril. Un conjunto de factores ha influido tanto en el abandono de las bodegas como de la estación de mercancías. Primero se

fue abandonando el uso del ferrocarril como medio de transporte de mercancías. Como señala Horacio Capel, la competencia del automóvil se retrasó en España hasta los años 60 (Capel 2007). Sin embargo, a partir de ese momento los camiones irían sustituyendo al ferrocarril en el transporte del vino. El principal factor ha sido, sin embargo, el paso a la producción de vino embotellado y de calidad. Los cambios que se han producido en la propia industria vinícola, que ha ido trasladándose al ámbito rural, rodeándose de sus viñedos, han conllevado el cierre de las grandes nave construidas en el eje ferroviario de Vilafranca. El abandono progresivo de los muelles de la estación y las transformaciones producidas con el hundimiento de las vías a principios de los años 80 del siglo XX, primero, y el cubrimiento de las vías en buena parte de su trazado por Vilafranca del Penedès, con la llegada del AVE a principios del siglo XXI, han transformado notablemente un conjunto que se inició justamente con su relación con el ferrocarril.

4. A MODO DE CONCLUSIÓN: MIRADAS SOBRE EL PATRIMONIO INDUSTRIAL Y FERROVIARIO

Vilafranca del Penedès, es la capital de la comarca del Alt Penedès — Barcelona— y se encuentra entre dos grandes metrópolis como son Barcelona y Tarragona. Esta ciudad dispone de un rico patrimonio industrial —principalmente vinícola—, y ferroviario, que nos permite distintas miradas sobre este legado cultural. La primera mirada, esencial en el estudio del patrimonio industrial, es la relación del ferrocarril propiamente con la historia de la industrialización. En nuestro caso, tiene un punto de partida con la construcción de la línea Barcelona-Martorell-Tarragona en 1865 y su paso por Vilafranca del Penedès. El encuentro de estas dos realidades aceleró un cambio fundamental en la estructura productiva, y en particular de la vitivinicultura de la región del Penedès, que supuso nuevas rutas comerciales, y un desplazamiento de su principal núcleo comercial desde la costa hacia el interior.

Además, y fruto de otros aspectos como la especialización del vino y los avances tecnológicos como la incorporación del vapor, se produjo un avance en el proceso de industrialización del vino. El vino común pasó a ser un negocio rentable que incluía su almacenaje, crianza y comercialización. Por lo que se refiere al ámbito social tendremos que hablar del surgimiento de la burguesía —los comerciantes— y de una clase obrera vinculada al sector —peones de almacén, toneleros y, más adelante,

embotelladoras—. Un sector que se sustentaba en una agricultura que había avanzado hacia el capitalismo ya desde finales del siglo XVII.



Figura 12. Bodegas en la calle Comerç de Vilafranca del Penedès en 2019

Fuente: imagen de los autores.

Una segunda mirada, nos permite una relectura de la propia ciudad. De una parte, si analizamos la morfología urbana detalladamente veremos las improntas físicas del patrimonio industrial: las infraestructuras generadas por el ferrocarril —vías, puentes y calles—, las propias del transporte de mercancías —hangares, muelles de carga y descarga, etc.—, o las distintas arquitecturas —viviendas, bodegas, almacenes, etc.— De otra, y por lo que hace referencia al parcelario, destaca la funcionalidad de la tipología de la bodega urbana —de planta rectangular y cubierta a dos aguas—. Precisamente fue al abrigo de la estación de ferrocarril, en el llano de los campos de cultivo y de las masías que las primeras bodegas y algunas viviendas se alinearon con las vías.

Con la llegada del ferrocarril en 1865, se empezaron a instalar muy tempranamente algunos edificios, y esta situación facilitó el transporte del vino desde la ciudad hacia otros destinos, trastocando lo que suponía hacerlo tradicionalmente por carretera y en carro hasta las playas de Vilanova i la Geltrú (Barcelona) y de Sant Salvador en El Vendrell (Tarragona).

A partir de 1873, y de forma muy rápida, ya se estructura un vial que transcurre en paralelo al trazado de las vías, y que dará lugar a la calle del Comercio. Su nombre respondía a la importancia del comercio del vino en este barrio industrial de grandes calles. Esta, a su vez, permitió la actividad industrial y la suma de un complejo entramado de industrias auxiliares, como la tonelería, que a menudo integraban las propias empresas. También de algunas viviendas. Además, el establecimiento de estas grandes bodegas, determinó la trama urbana del barrio que se acabó generando al este de la ciudad, al otro lado de las vías del ferrocarril.



Figura 13. Vistas de la calle del Comerç y de las vías del ferrocarril en los años 80 y 90 del siglo XX

Fuente: ACAP, Fons Ajuntament de Vilafranca del Penedès.

Una tercera mirada hace referencia a la situación actual del patrimonio industrial de la ciudad. En el desarrollo de esta historia hemos visto como de una parte las edificaciones industriales van quedando en desuso paulatinamente y de otra la cubrición de las vías a partir del 2007 con el paso del AVE, ha tenido como consecuencia que estas queden en el subsuelo de la ciudad. Este cambio, que permite reconciliar la partición de la ciudad en dos mitades, supone la creación de un gran espacio urbano sólo urbanizado en parte por jardines y aparcamientos y por una reciente remodelación de la calle Comerç. Esto nos depara ya algunas sorpresas. Nos referimos al hecho de que a resultas del cubrimiento de las vías del tren las dos partes de la villa quedan en el mismo nivel. Es así como los antiguos almacenes y bodegas de la calle del Comercio tienen la posibilidad de revitalizarse, en otras palabras, el foso se ha convertido, en parte, en un gran paseo urbano y de esta forma las viejas bodegas y el patrimonio industrial emergen de nuevo.



Figura 14. Vista de la plataforma de cubrició de la vía del ferrocarril en la estació de Vilafranca del Penedès antes de la actual reforma

Fuente: fotografías cedidas por Enric Tomàs.

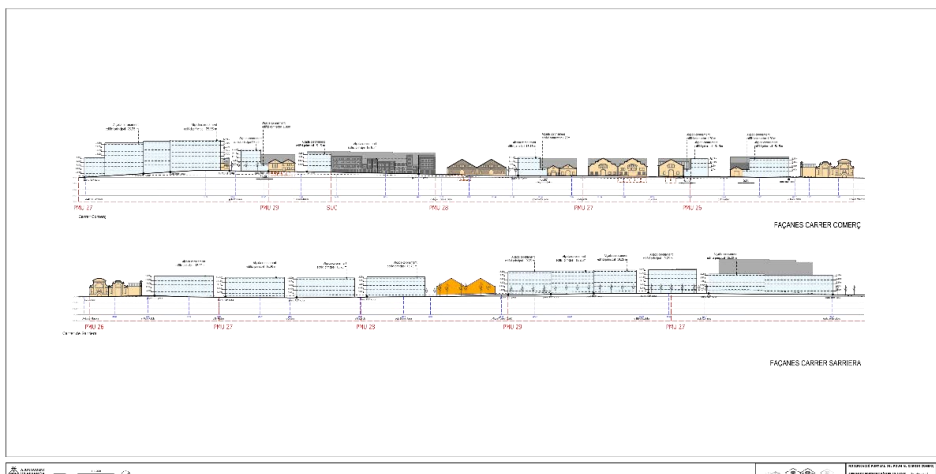


Figura 15. Propuesta de alturas del Pla de Millora Urbana corresponent a l'àmbit del carrer Comerç (2020)

Fuente: Ajuntament de Vilafranca del Penedès.

La última mirada, por lo tanto, nos obliga a un redescubrimiento del patrimonio industrial. La conservación del patrimonio cultural, tal y como recogen los documentos internacionales, nos obligan a relativizar a los planes urbanísticos que lo ponen en peligro. En relación a su salvaguarda pensamos que existen grandes oportunidades: nos referimos al camino iniciado por ayuntamientos, instituciones, plataformas ciudadanas,

empresas, etc., respecto a la revalorización de la cultura del vino y del paisaje cultural vitivinícola y que nos permiten entender este patrimonio como un bien cultural.



Figura 16. Vistas actuales de la calle Comerç, de la plataforma sobre las vías del AVE y Cercanías y de la estación

Fuente: Ajuntament de Vilafranca del Penedès.

BIBLIOGRAFÍA

- AA. VV. (2015). *150 anys del ferrocarril de Tarragona a Martorell 1865-2015*. Vilafranca del Penedès-Lleida, Institut d'Estudis Penedesencs-Pagès.
- Aladro Prieto, José Manuel (2006). "El tren del vino. El ferrocarril urbano de Jerez de la Frontera como instrumento de puesta en producción de la ciudad mercantil". IV Congreso de Historia Ferroviaria. Málaga. 25 pp.
<https://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Malaga2006/pdf/V14.pdf>
- Alió, Maria Àngels (1986). *Projectes i realitat d'un procés urbà decimonònic: Vilafranca del Penedès 1865-1939*. Barcelona: Edicions de la Universitat de Barcelona.
- Anuario García Ceballos (1922-1923). *Anuario García Ceballos. Información de Sociedades Anónimas. Economía Nacional. 1922-23*. Madrid: Ilustración Financiera;
- Anuario Financiero (1922). *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España 1922*. Madrid: Revista de Economía y Hacienda. *Comercio y Navegación*.
- Cámara Oficial de Industria de Barcelona (1920). *Anuario Industrial de Cataluña*. Barcelona: Cámara Oficial de Industria de Barcelona.
- Capel, Horacio (2007). "Ferrocarril, territorio y ciudades". *Biblio 3W. Revista bibliogràfica de geografia y ciencias sociales*, XII. Disponible en: <http://www.ub.edu/geocrit/b3w-717.htm>.
- Colomé-Ferrer, Josep y Llorenç Ferrer Alòs (2020). "La importancia del sector del aguardiente en la viticultura catalana de los siglos XVIII y XIX". *Revista de Historia Industrial*, 79, pp. 11-46. DOI: <https://doi.org/10.1344/rhi.v29i79.30321>.

- Colomé, Josep, Ricard García, Jordi Planas y Francesc Valls-Junyent (2013). “Les cycles de l’économie viticole en Catalogne. L’évolution du prix du vin entre 1680 et 1935”. *Annales du Midi. Revue archéologique, historiques et philologique de la France méridionale*, CXXXV (281), pp. 29-55.
- Colomé, Josep, Jordi Planas y Francesc Valls-Junyent (2015). “Introducció: els tres cicles de l’economia vitivinícola catalana (segles XVII-XX)”. En Josep Colomé, Jordi Planas y Francesc Valls-Junyent (eds.). *Vinyes, vins i cooperativisme vitivinícola a Catalunya*. Barcelona: Publicacions de l’Abadia de Montserrat, pp. 6-49.
- Elías, Luis Vicente (2016). *El origen del barrio de la estación*. Haro: Bodega Gómez Cruzado. Disponible en: <https://www.gomezacruzado.com/barrio-de-la-estacion/es>.
- Gallego Palomares, José Ángel (2001). “El ferrocarril como factor ordenador del mercado del vino. La Mancha: Emergencia y crisis del sector vitivinícola (1865-1890)”. II Congreso de Historia Ferroviaria, Aranjuez, 20 pp. Disponible en: <https://www.docutren.com/historiaferroviaria/Aranjuez2001/pdf/28.pdf>.
- Martorell i Pañellas, Antoni (2010 [1902]). “El Penedès. Notes crítiques sobre les vicissituds de l’Agricultura, Indústria i Comerç durant el segle XIX deduint-ne els medis per lograr llur foment i desenrotll”. En Antoni Martorell i Pañellas, Ramon Esclasans i Milà y Claudi Mas i Jornet. *El Penedès al segle XIX*. Vilafranca del Penedès: Institut d’Estudis Penedesencs. Reedición del volumen de 1902 *El Penedès en el segle XIX. Concurs d’Història Contemporània organitzat pel Centre Catalanista patrocinat pel Il·lustre Ajuntament de Vilafranca y celebrat el XXXI d’agost de MCMI*. Reedición a cargo de Joan Solé i Bordes y con estudios preliminares de Raimon Soler i Becerro, Ramon Arnabat i Mata y Joan Solé i Bordes.
- Montaner, Carme (2014). “Mapes publicitaris de ciutats industrials: la iniciativa de Calvet i Boix (1879-1890)”. *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, 77, pp. 133-150.

- Montserrat i Montsant, Joan y Joan Solé i Bordes (2007). *El ferrocarril al Penedès més d'un segle de patrimoni*. Vilafranca del Penedès: Institut d'Estudis Penedesencs.
- Nadal, Jordi y Xavier Tafunell (1992). *Sant Martí de Provençals, pulmó industrial de Barcelona (1847-1992)*. Barcelona: Columna.
- Pan-Montojo, Juan (2003). "Las industrias vinícolas españolas: desarrollo y diversificación productiva entre el siglo XVIII y 1960". En Carlos Barcielay Antonio Di Vittorio (eds.), *Las industrias agroalimentarias en Italia y España durante los siglos XIX y XX*. Alicante: Publicaciones de la Universidad de Alicante, pp. 313-334.
- Pascual Domènech, Pere (1999). *Los caminos de la era industrial. La construcción y financiación de la Red Ferroviaria Catalana*. Barcelona, Edicions de la Universitat de Barcelona.
- Pascual Domènech, Pere (2017a). *El ferrocarril a Catalunya (1848-1935). Una història de la seva explotació. Volum I. De les primeres línies a la incertesa del rendiment*. Vic: Eumo Editorial.
- Pascual Domènech, Pere (2017b). *El ferrocarril a Catalunya (1848-1935). Una història de la seva explotació. Volum II. De la plenitud a la crisi*. Vic: Eumo Editorial.
- Pujol Andreu, Josep (1984). "Les crisis de malvenda del sector vitivinícola català entre 1892 i 1935". *Recerques*, 15, pp. 57-78.
- Pujol i Andreu, Josep (1988). Les transformacions del sector agrari català entre la crisi finisecular i la Guerra Civil. Tesis Doctoral inédita, Universitat Autònoma de Barcelona.
- Q.G. [Pedro Alegret] (1872). *Vilafranca del Panadés antiga y moderna. Apuntes históricos*. Vilafranca del Penedès: Imprenta de Pedro Alegret.
- Raventós i Domènech, Manuel (1911). *La verema*. Barcelona: Librería de Alvar Verdaguer.

- Saumell Soler, Antoni (2001).“L'enginyer Isidre Campllonch i les noves tecnologies de vinificació. El projecte tècnic del Sindicat Agrícola de Vila-rodona”.*La resclosa*, 5, pp. 105-124.
- Servicio Sindical de Estadística. 1965. *Catálogo de empresas y productos industriales*. Madrid. Sucesores de Rivadeneyra SA.
- Soler i Becerro, Raimon (2007). “Les exportacions de vins catalans durant la segona meitat del segle XX”. *Recerques*, 55; pp. 127-152.
- Soler i Becerro, Raimon (2008).“Vilafranca del Penedès 1901-1931: continuïtat i canvi a la capital del vi”. En Ramon Arnabat Mata y Jordi Vidal i Pla(coords.).*Història de Vilafranca del Penedès*. Vilafranca del Penedès:Edicions i Propostes Culturals Andana, pp. 345-376.
- Urbano, Pablo Martín y José Antonio Negrín de la Peña (2006). “El ferrocarril como vertebrador del mercado del vino y ejemplo de las transformaciones socio-económicas en La Mancha de principios del siglo XX: La línea férrea de Villacañas-Quintanar de la Orden”. IV Congreso de Historia Ferroviaria, Málaga, 22 pp. <https://www.docutren.com/historiaferroviaria/malaga2006/pdf/II06.pdf>.
- Valls Junyent, Francesc (2003). “La industria del cava. De la substitució d'importacions a la conquesta del mercat internacional”. En Josep Colomé Ferrer (coord.). *De l'aiguardent al cava. El procés d'especialització vitivinícola a les comarques del Penedès-Garraf*. Vilafranca del Penedès: El 3 de Vuit-Ramon Nadal, editor, pp. 143-182.
- Valls Junyent, Francesc (2004).*La Catalunya atlàntica. Aiguardent i teixits a l'arrencada industrial catalana*. Vic:Eumo Editorial.
- Valls-Junyent (2011). “El cava catalán ¿éxito de la empresa o del distrito?”. En Jordi Catalan, José Antonio Miranda y Ramon Ramon-Muñoz (eds.). *Distritos y clusters en la Europa del Sur*. Madrid: Lid Editorial, pp. 101-121.

Viñas y Campí (1865). *El Indicador de España y de sus posesiones de Ultramar, ó sea, inscripción general de todas las clases comprendidas en el Subsidio Industrial y de Comercio, las de la Magistratura y Administración y las casas extranjeras que faciliten antecedentes al efecto: almanaque de más de 300.000 direcciones: Año económico de 186*

Xandri Tagueña, José María, director técnico (1946-1947). *Anuario de la vid y de la producción y comercio de vino, industrias derivadas, cervezas y sidras 1946-1947*. Madrid: Gráficas Nebrija.