

La formació de la xarxa ferroviària al Baix Camp

per Pere Anguera

Generalitats

El ferrocarril fou durant un període molt llarg del segle XIX el principal es-
quer econòmic —per dir-ho en paraules de Jordi Nadal, «hasta 1865, la ilusión
del ferrocarril galvanizó los flujos dinerarios más importantes»¹ i si bé va
permetre la consolidació i fins i tot la creació de grans fortunes, el seu rendi-
ment general fou més aviat irrisori, per no dir negatiu. A desgrat d'alguna temp-
tativa precoç, la construcció de la xarxa estatal serà lenta, difícil i plena d'entre-
bancs, tot i que la llei del 1843 autoritzava la concessió de subvencions públi-
ques de l'estat, la província i el municipi a les companyies que s'hi arrisques-
sin, a les quals, a més, s'atorgava la lliure importació de materials fins a deu
anys després d'acabada la concessió, la seva explotació per 99 anys i la possibi-
litat de modificar les tarifes cada cinc.² De fet, es produirà un important retard
de la construcció de la xarxa ferroviària respecte a Europa, motivat alhora per
motius polítics i econòmics; tan sols a partir del 1855 comencen a emprendre's
obres d'una manera seriosa, que reberen una forta i acrítica protecció de l'estat,
que els proporcionava un fàcil miratge per a obtenir la confiança del públic in-
versor. La protecció oficial no va poder, però, aconseguir un finançament autòc-
ton, per la qual cosa es féu necessària una forta participació de capital francès
arrecerat rera les societats Compañía General de Crédito de España, Sociedad
General de Crédito Mobiliario Español i Sociedad Española Mercantil e Indus-
trial, vinculades, respectivament, als banquers Prost, Pereire i Rothschild. Les
il·lusions posades en la creació de la xarxa ferroviària s'estruncaren en constatar
la seva baixa rendabilitat el 1866, un cop acabades algunes de les línies més
importantes. El pànic i el desencís provocaren la crisi iniciada per les maniobres
de Salamanca el 1865 en la borsa de Barcelona.³ Tot plegat era producte de la
irracionalitat de la xarxa i de la indecisió dels elements rectors de l'estat a ado-
bar-ho, abocats al dilema de «*formar defectuoso el plan general de las vías férreas
de España, o de lastimar, en mayor o menor grado, los intereses de las líneas
establecidas*».⁴

1. J. NADAL, *El fracaso de la revolución industrial en España*, p. 37.

2. VICENS VIVES (ed.), *Historia social y económica de España y América*, vol. v, p. 204.

3. J. VICENS VIVES, *Industrials i polítics*, p. 88, i G. TORTELLA, *Los orígenes del capitalismo en España*, p. 183. N. SÁNCHEZ ALBORNOZ, *La crisis financiera de 1866 en Barcelona, a España hace un siglo: una economía dual*, ps. 143-154.

4. J. SIMÓ, *Informe de la Junta de agricultura, industria y comercio de Tarragona sobre el ante-proyecto del plan general de ferro-carriles de la provincia* (Tarragona 1865), p. 4.

La visió des de la comarca

Les esperances posades a nivell nacional i estatal obtingueren un ampli resò a la comarca. Un anònim reusenc posava el 1861 l'exemple de Barcelona, que per a mantenir la seva hegemonia comercial i el control econòmic de l'Aragó construïa el ferrocarril fins a Saragossa i es demanava: «¿No podía más fácilmente Reus construir ya hace muchos años un ferrocarril de Reus a Salou por ejemplo, otra vía férrea de Reus a Mora de Ebro y Reus a Montblanch y Lérida ya en construcción adelantada, haberle construido muchos años antes como también otras importantes mejoras interiores y exteriores que hubiesen sostenido y aumentado nuestro comercio?»⁵ L'entusiasme pel nou mitjà de comunicació i les ganes que prenguéssin impuls, prenent Reus com un dels seus nuclis centrals d'enllaç, no es podia dir d'una manera més clara.

El primer teoritzador del ferrocarril a nivell comarcal va ser Joan Grau i Company, que el veia com l'eix de l'economia del moment i en feia dependents el comerç i la indústria: «ora derriba de un golpe industrias establecidas desde muchos años o las modifica [...] ora levanta otras [...]. El paso de la locomotora señala siempre la decadencia o la ruina de intereses creados a la sombra de este letargo social en que tiene sujetos a los pueblos el aislamiento y la indolente fuerza de costumbres hondamente arraigadas»;⁶ així, li reconeix una força i un tarannà progressista, que pot permetre d'enderrocar algunes estructures. No totes les opinions són coincidents. J. Simó, que escriu en nom i representació de la junta provincial d'agricultura, comerç i indústria el 1865 acusarà de voluntarista el govern pel fet de voler construir ferrocarrils on no fan falta, de carregar els impostos per subvencionar obres particulars i de «hacer consistir en los ferrocarriles el exclusivo elemento de prosperidad», oblidant-se que l'agricultura, el comerç i la indústria són les autèntiques fonts de riquesa al servei de les quals ha d'estar posat el ferrocarril i no a l'inrevés. Simó argumenta que si hi ha alguna línia rendable el capital ja ho enumarà i aquesta serà construïda; les altres són, per a ell, una malversació.⁷

La construcció de la xarxa ferroviària ocupà nombrosos braços durant un llarg temps. El jornal mitjà era de 8 rals els peons, 17 els paletes i picapedrers i 24 els carreters.⁸ No és estrany que la seva vida quedés, doncs, reflectida en la literatura popular, la mostra més clara de la qual és la *Cançó del carril·laire*.⁹ Les condicions de treball que es desprenen del seu text eren quasi presidiàries: es passava llista cada matí i es descomptava el retard, eren acomiadats per l'incident més mínim, hi havia constants perills de mort o de ferir-se, i l'exploatació quedava arrodonida amb la cantina, on els productes eren dolents, cars i venuts a fiar amb usura.

5. *Reus, su pasado y su porvenir* (Reus 1861), p. 12. Per un resum de l'estat econòmic de la comarca aquells anys vegeu P. ANGUERA, *La burguesia reformista*, ps. 31-65.

6. J(uan) G(rau) C(ompany): *Parte local*, a «El Eco del Centro de Lectura», núm. 43 (23-XI-1862), ps. 369-371.

7. SIMÓ, *op. cit.*, ps. 4-5.

8. *Id.*, p. 13.

9. Romanç imprès juntament amb *Hassanyas y maravillas de la puça* (Reus, s.a.). Segons es desprèn de la darrera estrofa, l'autor és un carril·laire de la Granadella que es diu Escolà. Per a una visió més literària dels accidents vegeu J. ALADERN, *La Faluguet* (Reus 1906), esp. ps. 19-22.

La línia Reus-Tarragona

La primera temptativa per enllaçar aquestes dues ciutats per ferrocarril data del 1833, que n'obtingué la concessió Francesc Fassio, natural de Gènova i que estava disposat a fer-se càrrec del finançament total de l'obra. El projecte fou informat favorablement per la Junta de Comerç de Barcelona, que en recomanava la protecció, però topà amb les dificultats que comportava la guerra civil, i la proposta no va arribar a ser una realitat. En conseqüència, una part de les cases comercials reusenques es traslladaren a Tarragona per tal de poder estar més a prop de la mar.¹⁰

Fins el 1851 no es torna a remoure la possibilitat de construir el ferrocarril. L'impulsor oficial fou Josep Parellada, veí i propietari de Barcelona. El 28 de juliol de 1851 el governador civil comunicava a l'ajuntament reusenc que la reina havia decidit d'atorgar la concessió a Parellada si en el termini de vuit mesos presentava tota la documentació necessària i feia un dipòsit de 3.000 duros en el Banco de San Fernando en metàl·lic o en paper d'estat.¹¹ L'aprovació del tram de Tarragona a Reus sortí publicada al butlletí oficial del 30 de juliol de 1852.¹² Entre una data i l'altra Parellada havia obtingut la cessió per part de l'ajuntament reusenc d'un solar públic, la plaça de Sant Francesc, per a edificar-hi l'estació.¹³

Obtinguda la concessió, es clarificà el rerafons de l'empresa. El govern civil informava en una carta del juny de 1853 que l'autèntic propietari era Narcís Leroq, a qui Parellada havia traspassat els drets, tot i que aquest reaparegué molt aviat com a representant de Leroq.¹⁴ El 26 de maig de 1854 el governador informava que Parellada actuava com a apoderat d'«Hipólito Destrem, vecino de París», que acabava de vendre la concessió per la qual havia fet un dipòsit de 40.000 duros a Gabriel Ragel.¹⁵ Ragel era el cap visible d'una societat establerta a París, en nom de la qual va emetre 4.800 obligacions, 1.134 de les quals amb un valor d'amortització cada una de 1.900 rals, equivalents a un total de 2.154.000 rals, foren col·locades a Tarragona¹⁶ i una altra part important a Reus.¹⁷ Finalment, el 24 de novembre de 1857 Ragel traspassà la companyia a la Compañía General de Crédito en España, que se'n féu càrrec per l'abril de 1858. La transferència fou aprovada per reial ordre del 26 de maig de 1862.¹⁸

El projecte del ferrocarril, datat el 10 de març de 1852, el signava l'engi-

10. CARRERA PUJAL, *La economía de Cataluña en el siglo XIX*, vol. IV, ps. 320-322. BOFARULL, *Anales de Reus*, 3a. ed., vol. II, p. 54. MORERA, *Tarragona cristiana*, vol. V, p. 413, diu que es tractava de «sin duda un tranvía».

11. Arxiu Històric Municipal de Reus, lligall «1778-1857», plec «Expropiacions», papers solts.

12. *Id.*, *id.* La «Gazeta de los Caminos de Hierro», any I (1856), p. 434, diu que la concessió és del 20 d'agost de 1852.

13. AHMR, «Actes Municipals, 1850-1852», sessió del 2-vi-1852, folis 329-330.

14. AHMR, lligall «1778-1857», plec «Expropiacions», cartes diverses dels interessats.

15. *Id.*, *id.* Vegeu també una detallada descripció a «Diario de Tarragona» (26-xi-1876).

16. *Los ferrocarriles de Tarragona a Reus y Lérida*, a «Diario de Tarragona» (26-xi-1876).

17. *Reus, su pasado y su porvenir*, p. 13, i TORTELLA, *op. cit.*, p. 147. Cap d'aquests dos, però, no precisa la quantitat exacta.

18. «Diario de Tarragona» (26-xi-1876).

nyer Núñez de Prado, que justifica la proposta bàsicament per al comerç. Segons Núñez de Prado, anualment circularien entre Reus i Tarragona 70.000 tones de mercaderies i 182.000 passatgers, cosa que havia de donar una suma total d'1.611.382 rals de recaptació i que es traduïa en un benefici anual d'1.056.758 rals.¹⁹

Les obres de construcció del ferrocarril van començar el 1853. El mes de juliol s'inicien els treballs preliminars i pel novembre comencen les expropiacions als propietaris del terme de Reus, cosa que provocarà algunes topades entre les autoritats municipals i l'empresa constructora, ja que aquesta comença a aterrar marges, tanques i arbres sense comunicar-ho prèviament als propietaris.²⁰ En canvi, la mateixa companyia rebia els elogis de la «Gazeta de los Caminos de Hierro», on es destacava la utilitat de la seva construcció per al comerç i la qualitat del material anglès emprat; la revista sols es lamenta que les accions d'una companyia que pot ser molt rendable vagin a parar majoritàriament a l'estranger.²¹ De fet, pel juliol de 1856 circula ja una locomotora de prova entre Tarragona i Vila-seca amb un èxit total.²² Però les obres havien consumit tot el capital de les accions i obligacions que ascendia a 2.800.000 francs, cosa que forçà la companyia a acordar una emissió de 400.000 francs en obligacions l'agost de 1856;²³ aquesta nova emissió, que equivalia a 1.520.000 rals, hom esperava cobrir-la amb gent i capital de les comarques més directament interessades.²⁴ Ni tan sols amb aquesta nova injecció es resolgué el problema econòmic, i les obligacions que s'havien de començar a recuperar pel febrer de 1857, no cobraren el primer cupó fins per l'abril de 1860.²⁵ Les accions —i això confirma una vegada més la preponderància del capital francès— sols es cotitzaven a la borsa de París. N'hi havia 6.400 de totalment desembossades, amb un valor nominal de 250 francs cada una, amb dividendes del 5 % a cobrar pel febrer i pel juliol; les oscil·lacions del preu de cotització de les accions arribà als vuitanta francs l'any 1856.²⁶

El ferrocarril de Reus a Tarragona fou beneït el dia 8 de setembre, data en què circulà el primer tren, i entrà en servei el dia 16 de setembre de 1856.²⁷ Comentant aquest fets, el redactor de la «Gaceta de los Caminos de Hierro» escrivia: «*El camino de hierro de Tarragona a Reus pone en comunicación uno de los puertos más importantes de España con una ciudad industrial de primer orden, de la que puede decirse que en algunos años se levantará a la altura de los grandes centros manufactureros de Francia, como Mulhouse y Saint-Etienne; con su operación se triplicará y multiplicará la población de aquellas comarcas; es también una línea de esportación fácil y cómoda para los productos indus-*

19. J. NÚÑEZ DE PRADO, *Proyecto de ferrocarril de Tarragona a Reus* (Madrid, «Revista de Obras Públicas, 1859»), 39 ps. Vegeu ps. 32-33.

20. *Loc. cit.*, nota 11.

21. «Gazeta de los Caminos de Hierro», any 1, núm. 2 (4-v-1856), ps. 19-20.

22. *Id.*, núm. 15 (3-viii-1856), ps. 228-229.

23. *Id.*, núm. 17. (17-viii-1856), ps. 260-261.

24. En realitat, no es compliren els càlculs segons sembla indicar la llarga persistència de l'anunci a la GCH.

25. «Diario de Reus» (23-ix-1860).

26. Vegeu les taules de cotitzacions en els números 5, 6, 7, 9, 10, 13, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22 i 23 de la «Gazeta de los Caminos de Hierro».

27. *Id.*, núms. 21 (14-ix-1856) i 22 (21-ix-1856), ps. 339-340.

triales de Reus y para las riquezas agrícolas de Valls y del Priorato».²⁸ El ferrocarril feia diàriament cinc viatges ascendants i cinc de descendents; cada trajecte era fet en mitja hora.²⁹

Sembla que en els primers moments l'èxit econòmic fou escàs. El 23 de setembre de 1857 l'alcalde de Reus Felip de Nassarés delegava a Josep Valera perquè embargués els béns de la Sociedad del Ferrocarril de Reus a Tarragona fins a la quantitat de 140 rals amb 30 cèntims. Després d'una sèrie de petits incidents, com l'embargament del rellotge de l'estació de Reus, la companyia acabà pagant la quantitat que el fisc li reclamava.³⁰ Fins pel novembre de 1858 no s'acabaren, per altra banda, els plets amb l'ajuntament reusenc, que exigia indemnitzacions pels terrenys municipals utilitzats en les obres.³¹ Ajudà la crisi inicial el fort retraïment que provocava entre els possibles viatgers el temor que el tren descarrilés. A mesura que passava el temps la gent hi anà posant confiança, i especialment en els dies de festa s'aconseguia una afluència notable. El 1859 ja havien utilitzat els serveis un total de 700.000 persones.³²

La línia Reus-Montblanc-Lleida

La necessitat de construir la línia fèrria cap a ponent sembla que era des de molt aviat present en els ànims dels impulsors de la de Reus a Tarragona.³³ La iniciativa final sortí en les reunions de la societat recreativa Casino Reusense a mitjan 1856 i cristallitzà sota el comandament de Frederic Gomis, Pau Canals i Joaquim Borràs, que el 16 de juny convocaren una reunió a la qual assistí un públic nombrós i entusiasta i de la qual sorgí l'embrió de la societat concessionària.³⁴ Poc abans l'ajuntament reusenc, conscient per primera vegada de la futura importància del carril en l'ordenament de les comunicacions comercials, havia sol·licitat al govern que imposés com a condició el pas per Reus de la futura línia que havia d'enllaçar Lleida amb un port de mar.³⁵ Durant els mesos inicials l'ajuntament intervé directament en les gestions de la companyia per a constituir-se i obtenir l'atorgament de la línia que molt aviat serà considerada l'ampliació natural de la que unia Reus amb Tarragona; aquesta bona entesa de la companyia Borràs, Canals i Cia amb l'ajuntament reusenc durà fins al gener de 1859, en què el municipi es negà a subvencionar una part de les obres que es realitzaven dins el terme.³⁶

Mentrestant, la part legal havia avançat. El 15 de juliol el senat va aprovar el projecte i el 5 d'agost de 1857 autoritzava la concessió de la línia de Reus a Montblanc a Borràs, Canals i Cia, dret que atorgava per reial ordre del 23 de desembre del mateix any. El 7 de març de 1858 s'aprovava la transferència a la Compañía General de Crédito, i tres dies després s'autoritzava la constitució de

28. *Id.*, núm. 22, p. 339.

29. Cf. els diversos anuncis a GCH i «Diario de Reus».

30. AHMR, lligall «Documents de D. Manuel Ortigüela».

31. AHMR, «Actes municipals 1858-1861», folis 142-143.

32. Carta de M. Castillo a «Diario de Reus» (14-viii-1859).

33. GCH, núm. 28 (24-viii-1856), p. 275.

34. BOFARULL, *op. cit.*, p. 55.

35. AHMR, «Actes Municipals 1856-1857», sessió 25-iv-1856, foli 25.

36. *Id.*, folis 43, 175, 185, 191r, 201r i 254-255, «Actes Municipals 1858-1861», folis 165 i 189.

la societat anònima Compañía del Ferrocarril de Montblanc a Reus, que rebé els drets de l'anterior. El 19 de juliol de 1859 s'atorgava a Borràs, Canals i Cia la línia de Montblanc a Lleida, i una reial ordre del 12 de novembre de 1862 concedia a les dues companyies el dret d'empalmar a Montblanc. El 18 de setembre de 1862 el govern ja havia autoritzat que s'enllacessin a Reus les línies que unien aquesta ciutat amb Tarragona i Montblanc, amb la qual cosa finalment s'aconseguí la unitat de la línia Tarragona-Reus-Montblanc-Lleida.³⁷ De tot aquest embolic sembla deduir-se que els qui donaren l'empenta final foren els homes de la Compañía General de Crédito emparant-se primer en Borràs, Canals i Cia i després en una societat anònima, fet que confirma Cameron a partir de fonts franceses i segons el qual la línia de Lleida-Reus-Tarragona fóra la més important excepció a Catalunya d'una xarxa comarcal bastida amb capital estranger.³⁸ Tortella reivindica, en canvi, la participació del capital comarcal com a procedent de la línia de Reus a Tarragona.³⁹ La fusió de les accions, motivada per les transferències de les companyies, era lenta, i pel maig de 1863 subsistien encara separades les de les línies de Reus a Tarragona, de Reus a Montblanc i de la Compañía General de Crédito.⁴⁰

La construcció d'aquesta línia motivà una forta polèmica sobre el traçat que havia de seguir, ja que una part de l'opinió pública de Tarragona i Valls sostenia que el trajecte havia de ser Tarragona-Valls-Montblanc-Lleida, i deixar de banda Reus. Contra aquestes afirmacions, F. Polo, secretari de Borràs, Abelló i Cia, publicà un opuscle en què comparava els dos projectes i, naturalment, es decantava a favor de l'alternativa reusenca, argumentant a favor seu l'existència ja de la línia Reus-Tarragona, els múltiples vincles econòmics de les dues ciutats, l'estalvi de seixanta quilòmetres de recorregut, el més reduït cost de les obres i el fet de passar per una comarca més rica i densament poblada; com a compensació, Polo oferia la possibilitat de fer des d'Alcover un ramal fins a Valls.⁴¹ El 6 de juliol de 1857 el «Diario Mercantil de Avisos y Noticias de Tarragona» publica una llarga nota anònima on es defensa, parlant sols d'honor i de justícia, el pas per Valls del ferrocarril. El mateix diari acollí els dies 8 i 12 una rèplica signada per Joan Grau i Company reivindicant els drets reusencs. La redacció del periòdic acompanyà els dos articles de notes editorials on els contestava i rebatia. La rèplica final la féu F. Gomis en l'opuscle *Señor director del «Diario Mercantil de Tarragona»*,⁴² una mena de carta oberta datada el 20 d'octubre de 1857 on refà tota la història del projecte i referma les teories de Polo d'economia, racionalitat, trajecte més curt i ric en passar per Reus i no per Valls. Gomis recorda en el seu llibret, com ho faran diversos articles apareguts en el «Diario de Reus» els anys següents, com van de lligades les economies de Reus i Tarragona i que tan sols unint l'esforç de totes dues aconseguiran de salvar-se i potenciar el seu comerç a través del port de Tarragona.

37. AHMR, «Actes Municipals 1862-1865», folis 26-27. «Diario Mercantil de Avisos y Noticias de Tarragona» (17 i 19-vii-1857) i «Diario de Tarragona» (26-xi-1876).

38. CAMERON, *op. cit.*, p. 247.

39. *Op. cit.*, ps. 142 i 76. Vegeu també per la confusa situació del capital «Diario de Tarragona» (26-xi-1876), NADAL, *op. cit.*, p. 41, i «Diario de Reus» (6-iii-1860).

40. «Diario de Reus» (3-v-1863 i 6-iv-1866).

41. *Consideraciones sobre la importancia relativa de las poblaciones de Tarragona, Reus y Valls para deducir las ventajas del camino de hierro de Tarragona a Lérida pasando por Reus* (Reus, Impremta Sabater, 1857), 10 p.s.n. L'escrit és datat el 29 de gener.

42. Reus, Impremta José Generés, 12 ps.

Les obres de construcció del tram de Reus a Montblanc foren inaugurades amb gran solemnitat el dia 6 d'abril de 1858 i anaven a càrrec de l'empresa Borràs, Abelló i Cia., que sembla derivada de Borràs, Canals i Cia. Treballava en les obres gent de tota la comarca: per l'agost de 1859, per exemple, donava feina a 1.226 homes i 168 carros.⁴³ Si els homes eren de la comarca, en canvi s'emprava material francès: fins i tot les travesses s'importaven de Marsella.⁴⁴ El servei ferroviari, després de diverses vicissituds i accidents durant les obres de construcció, es va poder inaugurar el dia 13 de maig de 1863, enmig de grans demostracions d'alegria, sobretot a Reus, on la gent es considerava la inspiradora del projecte. A partir d'aquest moment hi havia diàriament tres trens ascendants i tres de descendents entre Reus i Montblanc.⁴⁵ L'èxit del nou ferrocarril fou notable: durant l'any inicial l'usaren 245.136 passatgers, que en la relació servei/quilòmetres el collocava en el sisè lloc de tots els de l'estat.⁴⁶ El cost total de les obres realitzades pujava a 43.625.414,76 rals.⁴⁷

A partir d'aquest moment la construcció de la línia fins a Lleida segueix un ritme molt lent, tot i que el tros de Vimbodí a Lleida fou subvencionat amb 60.000 pessetes pel govern, un privilegi inusual a la xarxa catalana.⁴⁸ De fet, la crisi soferta per la Compañía General de Crédito, que hi era majoritària, significà una forta pèrdua de capital que justifica aquesta paralització.⁴⁹ Començà aleshores un desballestament de la comptabilitat, i s'ignoren les accions de la companyia de Tarragona a Reus i des del 1865 es deixaren de pagar tots els dividends. El 1872 l'empresa de Tarragona a Reus es declarava en suspensió de pagaments, ja que mentre el capital social era de 95 milions de rals, el passiu era de 192.192.363 rals. El 1876 es va demanar una ampliació de capital i una pròrroga per a les obres, fets que motivaren enèrgiques reaccions en contra a Tarragona.⁵⁰ Finalment, la companyia fou engolida per la del Norte de España⁵¹ el 1881. La línia havia arribat a Lleida el 1879,⁵² onze anys després de la solemne innauguració del tren de Reus a Montblanc.

La línia de Reus a Salou

La història del ferrocarril de Reus a Salou és un llarga successió de projectes fallits. Ja el 1802 l'enginyer Gabriel Betancourt féu una proposta per construir un tramvia de tracció animal que fou refusat a favor del canal.⁵³ El 1833 hi ha una primera proposta de ferrocarril que també s'estronca, tot i la protecció de les autoritats provincials.⁵⁴ El març de 1857 Ramon Alba en presenta un al-

43. Article de F. GOMIS, a «Diario de Reus» (3-VIII-1859).

44. «Diario de Reus» (7-VIII-1859, 28-VIII-1859, 8-IV-1860).

45. *Id.* (12-V-1863).

46. J. JIMENO AGIUS, *Los ferrocarriles en fin del año 1863*, a «Revista Minera», vol. xv, núm. 340 (1-VIII-1864), ps. 418-419.

47. «Diario de Reus» (19-IV-1860).

48. G. GRAELL, *La cuestión catalana*, p. 165.

49. CAMERON, *op. cit.*, p. 247, i «Diario de Tarragona» (26-XI-1876).

50. AHMT, lligall «Ferrocarril de Tarragona a Lérida», on hi ha diversos esborranys de cartes, i «Diario de Tarragona» (26-XI-1876).

51. VICENS, *op. cit.*, p. 88; CAMERON, *op. cit.*, p. 247; GRAELL, *op. cit.*, p. 165.

52. SOL-TORRES, *Lleida i el fet nacional*, p. 20.

53. BOFARULL, *op. cit.*, p. 44.

54. MORERA, *op. cit.*, p. 413.

tre projecte a l'ajuntament de Reus.⁵⁵ Més a prop de la realització devia arribar el que es va començar a moure al final del 1859, del qual l'enginyer Aguado elaborà un detallat pressupost.⁵⁶ Nous projectes que no passen del paper s'estacionen el 1861, el 1863 i el 1865.⁵⁷ El mateix 1865 el francès Loubat, a través del tarragoní August de Muller, oferia de construir entre Reus i Salou un tren de via estreta si els reusencs es comprometien tan sols a finançar-ne la quarta part; el relatiu desinterès de la proposta provenia de la voluntat de Loubat d'utilitzar-la com a model i reclamar per a obtenir d'altres encàrrecs en el territori de l'estat.⁵⁸ A Reus obtingué un ample ressò, l'ajuntament s'hi interessà i es creà una junta impulsora presidida per J. M. Pàmies, que arribà a imprimir una proclama titulada *A los habitantes de la ciudad de Reus*, on canta les glòries del projecte i els seus avantatges. Diferents entitats recreatives i culturals es llançaren a aconseguir subscriptors per a les accions, que es cobriren ràpidament, se signà l'acord amb Loubat i quan tot semblava a punt la mort del francès troncà el projecte, quan la seva realitat era imminent.⁵⁹

Després d'aquest fracàs brosten eufòriques noves temptatives el 1868, el 1871 i el 1875, que també fracassen.⁶⁰ Finalment, l'abril de 1877 la diputació concedí una autorització a S. Cabot i A. Fuster per a construir un ferrocarril de via estreta, que fou confirmada pel govern central el gener de 1881. D'aquí sorgí la Sociedad Reusense de Tranvías, que el 1886 començà les obres del denominat Carrilet. El 29 de gener de 1887 es féu la primera prova del traçat total i el 23 de juny s'inaugurava oficialment.⁶¹

La polèmica del ferrocarril de València-Tarragona

Al final de juny de 1856, abans de dissoldre's, les corts van aprovar la línia fèrria d'Almansa-València-Castelló-Tarragona, amb el qual cosa València es posava en contacte amb França i Barcelona.⁶² Les dues possibilitats de traçat que s'oferien entre Tarragona i Castelló alçaren tot seguit una forta polèmica, ja que del resultat en depenia que la línia passés o no per Reus i, per tant, la seva primera inclusió en una xarxa de gran abast. El cop fort de la polèmica tingué lloc el 1859, impulsada pel diputat a corts Bernat Torroja; a instàncies seves l'ajuntament reusenc entrà en contacte amb els diversos pobles del seu districte

55. AHMR, «Actes Municipals 1856-1857», foli 184.

56. M. FONTS a *Revista de la semana*, a «El Eco del Centro de Lectura», núm. 11 (15-I-1860), ps. 3-4; vegeu també J. GRAU FERRER, *El porvenir de Reus*, id., núm. 13 (29-I-1860), p. 1.

57. *Reus su pasado y su porvenir*, p. 12, «Actes Municipals 1862-1868», foli 99; SIMÓ, *op. cit.*, ps. 9-10 i 12.

58. «Diario de Tarragona» (5-IX-1865).

59. AHMR, lligalls «Salou 1820-1877», plects 70, 53 i 60, i «Ferrocarril de Salou».

60. AHMR, «Actas de la Junta Revolucionaria», sessió 19-X-1868, «Boletín Oficial de la Junta Revolucionaria» (27-X-1868) i S. ROVIRA, *Antecedents del carrilet de Reus a Salou*, a «Revista del Centro de Lectura» (febrer de 1977), p. 27. També P. ANGUERA, *op. cit.*, p. 101.

61. A. PUJOL, *86 anys del carrilet a Salou*, a «Revista del Centro de Lectura» (desembre de 1973), ps. 2-5.

62. «Gazeta de los Caminos de Hierro», núm. 11 (6-VII-1856), p. 165.

i de tots els que, afectats pel projecte, li podien fer costat; entre tots arribaren a crear una mena de comissió permanent.⁶³ Tot un seguit de cartes i memorials fou adreçat a l'opinió pública, les autoritats provincials i les estatals, on s'argumentava que la proposta nova que comportava que el tren havia d'abandonar la costa per passar per l'interior significava el seu accés a zones més riques i poblades i que, per tant, li garantien una més alta i segura rendabilitat. La defensa d'aquesta tesi no anà sols a càrrec dels reusencs i la seva premsa, sinó que comptaren amb l'ajuda del «Diario Mercantil de Valencia» i del «Diario de Tarragona». Tots els arguments esgrimits es reuniren en l'opuscle *Breves apuntes para demostrar la utilidad del empalme en Reus de la línea férrea de Valencia a Tarragona*, anònim i datat el 15 de juny de 1860.⁶⁴ S'hi recorda que passant per la costa travessa per un terreny poblat per 2.140 habitants, que paguen 795.602 rals d'imposable, mentre que a l'interior hi ha 64.291 habitants i 11.705.371 rals. La decisió final de la companyia interessada fou de respectar el projecte inicial i passar per la costa, com era ja públic pel juny de 1862.

Altres projectes

A part els esmentats fins ara, la iniciativa comarcal va pensar altres projectes. El 1862 es parla per iniciativa reusenca de construir un ferrocarril cap a Falset, que topa amb dificultats pel temor que distregui del problema plantejat amb el de València.⁶⁵ Amb tot, el 1863 n'inicià els estudis l'enginyer C. Bel, però tot se n'anà en orri en ser desautoritzat per la junta consultiva de camins, canals i ports.⁶⁶ Bernat Torroja havia llançat, el gener de 1859, la idea de construir-ne un que enllacés Reus - Camp de Tarragona - les Garrigues - Baix Urgell - Fraga, on enllaçaria amb la carretera d'Aragó, el qual, tot i l'ajuntament, que delegà el mateix Torroja ja a Madrid per a fer les gestions, no recixí.⁶⁷ El 1863 F. Gomis obté permís per a estudiar la viabilitat d'un projecte que unís Reus amb Saragossa, que també fracassà malgrat l'interès de les autoritats locals.⁶⁸

Conclusions

L'anàlisi d'aquests projectes demostra que sovint la iniciativa dels ferrocarrils naixia dels nuclis reusencs capdavaners, que veïen en la construcció de la xarxa un element clau per a mantenir i ampliar el ventall d'incidència comercial reusenca. Frenada l'empenta inicial, aquesta era assumida per capital forà,

63. AHMR, carta de Torroja en el lligall «Ferrocarri de València a Tarragona» i «Actes Municipals 1858-1861», sessió del 14-iv-1859, folis 238-240.

64. s.p.i., 3 ps.

65. M. PONS, *Parte local*, a «El Eco del Centro de Lectura», núm. 3 (19-i-1862), ps. 17-19.

66. «Diario de Reus» (8-v-1863) i *Anteproyecto del plan general de ferrocarriles* (Madrid 1864), p. 64.

67. AHMR, «Actes Municipals 1858-1861», sessió 29-i-1859, foli 198.

68. AHMR, «Actes Municipals 1862-1865», sessió 6-iii-1863, foli 119, i sessió 15-v-1863, foli 171.

bàsicament francès, que de manera més o menys declarada era el que duia a terme la construcció i explotació de les vies. L'única excepció fou la línia de Reus a Salou, coberta per subscripció entre les classes mitjanes i que, per altra banda, era la d'un rendiment econòmic menys clar. En definitiva, els fets posen en relleu l'existència d'una burgesia emprenedora, però impotent per a dur a terme les seves pròpies propostes.