

Joan Vilajosana Quesada

EL CARRILET REUS-SALOU  
AUGE I DECLIVI DEL FERROCARRIL ECONÒMIC

TREBALL DE FI DE GRAU

dirigit per Anna Isabel Serra Masdeu

Grau d'Història (2008)



UNIVERSITAT ROVIRA I VIRGILI

Departament d'Història i Història de l'Art

Facultat de Lletres, Tarragona

Setembre de 2023

## **Agraïments**

Aquest treball s'ha realitzat gràcies a Joan Carles Salmerón, per donar-me el seu temps a parlar sobre l'obra del seu pare; a en José Antonio Llaó Sáez i Ferran Llauredó, pel seus records i fotografies; a Joan Sardiña, per dedicar-me el seu llibre i per la seva passió per Salou; al personal de l'Arxiu del Museu del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú i del *Archivo Histórico Ferroviario* de Madrid, especialment en Mariano de la Orden i la Ana Cabanes.

També ha comptat principalment amb el suport de la professora que ha dirigit aquest treball, la Doctora Anna Isabel Serra. M'ha motivat a seguir endavant amb el treball i ampliar horitzons de recerca que en un principi no estaven plantejats com a objecte de treball. Agrair també a la meva parella, familiars i amics amb els que he pogut compartir l'experiència de realitzar un treball de fi de grau.

## **Resum**

El següent treball s'ha elaborat d'una forma gairebé monotemàtica sobre el Carrilet Reus-Salou i sobre l'impacte en la premsa i l'opinió de l'època, a través de la comparativa amb els autors i historiadors amb una base de recerca sòlida d'aquest ferrocarril econòmic. L'aportació històrica d'aquest treball és d'entendre la transcendència que va tenir aquest tren més enllà de relatar les diferents etapes de la seva existència. També pretén aprofitar els esdeveniments històrics per entendre quin és el llegat que ha deixat el Carrilet envers la forma de relacionar-nos i quines són les raons per les quals, tot i abandonar les idees i projectes que cohesionen la regió, tornem a recuperar-les amb nous propòsits.

Paraules clau: ferrocarril, centralisme, auge, declivi, clausura.

## **Abstract**

*The following work has been elaborated in an almost monothematic way on the Reus-Salou Carrilet and on the impact on the press and opinion of the time, through the comparison with authors and historians with a solid research base of this economic railway. The historical contribution of this work is to understand the transcendence of this train beyond recounting the different stages of its existence. It also aims to take advantage of historical events to understand the legacy left by the Carrilet towards the way we relate and what are the reasons why, despite abandoning the ideas and projects that unite the region, we recover them again with new purposes.*

Keywords: railway, centralism, boom, decline, shut down.

## Índex

1. Introducció.....	5
2. Objectius.....	7
3. Metodologia.....	8
4. Estat de la qüestió.....	9
5. Antecedents.....	11
6. Els primers anys (segle XIX).....	15
7. Anys de guerra i crisi (1900-1949).....	29
8. Els darrers anys (1950-1975).....	35
9. Patrimoni.....	45
10. Entrevistes.....	58
11. Conclusions.....	65
12. Fonts consultades.....	67
13. Annexos.....	70
14. Índex de figures.....	75

## 1. Introducció

El següent treball de final de grau té com a objecte d'estudi la revisió històrica de l'antic Carrilet Reus-Salou (1887-1975), un ferrocarril de via estreta que va tenir un paper crucial en el desenvolupament econòmic i turístic de Reus i el seu entorn més immediat. Durant la meua investigació, he explorat la seva història a través de la premsa històrica, entès quina importància va tenir sobre el territori i quin paper hi va jugar, des del auge fins al declivi d'aquest ferrocarril, des que es va inaugurar fins que es va clausurar.

Aquest ferrocarril econòmic va ser originalment construït per transportar mercaderies des de la ciutat de Reus fins al port de Salou, enllaçant posteriorment amb la línia ferroviària València-Tarragona. Aquest enllaç ferroviari va ser de gran importància per al comerç i desenvolupament econòmic, permetent el transport eficient de productes entre l'interior i la costa. Amb el temps, però, el port va deixar de rebre mercaderies durant els segles XIX i XX i el Carrilet va agafar popularitat entre els viatgers, especialment durant les temporades d'estiu dels anys 60 i 70, quan l'afluència de turistes va augmentar significativament.

Durant el seu apogeu, el Carrilet va ser una peça fonamental en la connexió de la ciutat amb els voltants, facilitant el transport de turistes i fomentant el desenvolupament del turisme a la regió. Tot i això, l'auge de les carreteres i els vehicles de motor als anys 60 va marcar el començament de la decadència del ferrocarril. Aquesta nova opció de transport més ràpida i flexible va fer que el Carrilet perdés rellevància i finalment fos suprimit.

Després d'entrar en desús, l'antic traçat del Carrilet va ser aprofitat per a la construcció de carrers i, posteriorment, per a l'ampliació de l'autovia Reus-Salou. Aquest canvi en la infraestructura va marcar la fi definitiva del ferrocarril econòmic i la seva transformació en un element històric i nostàlgic a la memòria de la comunitat. Va ser doncs un esdeveniment comparable al que ha succeït amb el desmantellament del traçat ferroviari de la costa (Vandellòs-Salou).

En aquest treball de fi de grau, he analitzat fonamentalment premsa històrica, fotografies i testimonis de persones que van viure durant el funcionament del Carrilet

de Salou. Aquests recursos m'han permès reconstruir la importància que va tenir aquest ferrocarril al passat i la seva influència en el desenvolupament econòmic i turístic de la regió.

En un intent complet de defugir de les obres ja publicades sobre aquest tema, s'ha evitat (si no era a través de publicacions especialitzades) entrar en el camp tècnic i d'enginyeria ferroviària ja que està àmpliament documentat i conegut, sinó que a través dels articles i columnes periodístiques s'ha elaborat una línia d'esdeveniments històrics rellevants per entendre què va portar aquest Carrilet a l'èxit però també quines són les causes que el van portar a la seva eliminació de l'ús públic.

En resum, el meu treball final de grau sobre l'antic Carrilet de Salou ofereix la visió que la premsa de l'època va donar de la història i la rellevància d'aquest ferrocarril de via estreta. Des de la seva inauguració el 1887 fins al seu tancament el 1975, el Carrilet va deixar una empremta significativa a la comunitat de Salou. Aquest treball aporta doncs una comprensió més profunda d'aquest fascinant capítol de la història local.

## **2. Objectius**

El següent treball pretén, a través de la història del ferrocarril de via estreta el conegut Carrilet Reus-Salou, posar de relleu l'auge i promoció d'un projecte totalment impulsat principalment per bancs, burgesos i petits comerciants de Reus a fi de trencar amb el centralisme que imposava Tarragona amb el seu port comercial i l'estació ferroviària de mercaderies.

Es demostrarà a través d'aquest treball què el projecte que inicialment es contemplava com un enllaç de camins de ferro totalment segregats, per una banda la línia Reus-Salou i la línia Tarragona-València i la seva explotació en el transport de béns materials a través del petit port de Salou, va esdevenir un mitjà de transport de viatgers pels estiuejants de Reus per visitar les platges de Salou, que llavors podien evitar l'ús dels carros a través de la carretera Reus-Salou.

També es pretén abordar quins entrebancs va patir aquest ferrocarril de via estreta, a més del context històric que l'envoltava; quins són els factors que el van fer entrar en desús i encetar la seva darrera etapa de decadència, sobretot motivada per l'auge de la carretera i els vehicles a motor i sobretot la modernització de la infraestructura del tràfic rodat.

Si més no, la principal motivació de la realització d'aquest treball és preguntar-nos perquè un municipi amb tant de potencial econòmic (tant comercial com turístic) ha forçat la pèrdua de tota connexió ferroviària en gairebé 50 anys (1975-2020) havent disposat de dues línies de més de 150 anys d'història i cap dels seus agents socials i polítics han fet res (o altrament les seves accions han sigut envà) per salvar aquest mètode de transport com han fet en altres exemples de l'Estat on si ha perdurat en escenaris semblants als de Salou i Reus.

### 3. Metodologia

Tot i que l'elaboració d'aquest treball s'ha realitzat fonamentalment a través de documents històrics, al tenir un estret vincle cap a la societat i l'opinió de l'època a la que farà referència en cada capítol, tindrà un gran anàlisi de premsa històrica majoritàriament obtinguda en línia, gràcies a la Biblioteca Hemeroteca Municipal de Tarragona, la *Biblioteca Nacional de España* i la *Biblioteca Virtual de Prensa Histórica*.

En aquest sentit, aquestes dues institucions amb les seves plataformes de visualització de contingut en línia han proporcionat no només premsa relacionada amb els temes i aspectes a tractar, sinó que en el cas de la *Biblioteca Nacional de España* ha posat a disposició d'aquest alumne un gran catàleg de publicacions i revistes especialitzades en el món ferroviari, com són el *Anuario de los ferrocarriles españoles (1893-1927)* i la *Gaceta de los caminos de hierro (1856-1934)*.

Vàries institucions, arxius i museus també han servit al mateix propòsit alguns dels quals han permès, de forma gratuïta, accedir a aquest alumne a contingut tècnic i fotogràfic sobre el ferrocarril i altres elements del treball, com poden ser la biblioteca del Museu del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú, el Centre de la Imatge Mas Iglesias de Reus, l'Arxiu Històric de Reus, la *Biblioteca Ferroviaria del Museo del Ferrocarril de Madrid* i el *Archivo Histórico Ferroviario (AHF)*.

Si més no, aquest treball no oferirà masses imatges o elements gràfics dins del cos del treball, sinó que aquests es podran consultar directament als annexos. Això es farà a fi que la lectura es centri en analitzar i aprofundir en els aspectes històrics més rellevants de cada capítol i es farà un ús extensiu de la premsa històrica, arxius i documents relacionats.

#### 4. Estat de la qüestió

La principal aportació informativa i arxivística d'aquest treball s'ha fonamentat a través de la premsa històrica, les revistes i publicacions especialitzades. Destacar edicions especials de revistes com la del *Correo Catalán* sobre els *Carrilets de Catalunya* editada el 1976 amb aportacions de diferents autors i també el llibre monotemàtic de Carles Salmerón i Bosch titulat *El tren de Salou, Història del ferrocarril Reus-Salou* editat el 1987 per *Terminus* (Barcelona), que fa una breu història del Carrilet amb un gran anàlisi documental del material tècnic i constructiu.

L'obra de Salmerón és la principal font d'informació pel que fa al material mòbil, les estacions, andanes i els detalls tècnics. Tot i què fa una breu història que està dotada de referències sense notes a peu de pàgina, la seva base documental prové d'arxius de la *Compañía Reusense de Tranvías* i documents tècnics dipositats a la Diputació de Tarragona, l'Arxiu Municipal de Reus i aportacions de particulars, sense tenir massa en compte la premsa històrica.

A més de la bibliografia ja esmentada, hi ha algunes mencions d'aquest tren en llibres que aglutinen trens o ferrocarrils econòmics. És el cas de Manolo Maristany en *Els Carrilets de Catalunya*, editat el 1987 per Nou Art Thor (Barcelona). El mateix autor fa una breu menció a *Carrilets de España y Portugal. Vol.1: España* el 1974 aquesta vegada amb l'editorial J.M. Casademont (Barcelona), on més aviat relata una vivència personal amb el tren que no pas una crònica o una recerca històrica del Carrilet Reus-Salou. Tanmateix, són dos documents que consultats i valorats en la recerca d'aquest treball.

Hi ha una profunda recerca d'imatges d'arxiu del Carrilet a través del llibre monogràfic de John N. Benett amb *Història del FC Econòmic de Reus a Salou de la Companyia Reusenca de Tramvies* (llibre sense editorial ni ISBN extret del Museu del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú). Algunes imatges d'aquest treball s'han extret gràcies a particulars, ja què estan publicades en un grup de Facebook anomenat "[Recordant Salou](#)", tot i què la major part de les quals es poden consultar al Centre de la Imatge Mas Iglesias, el Museu de Reus i la *Fundación de los Ferrocarriles Españoles*.

El treball també s'han basat informativament en les dades aportades per articles de diaris com *Diario Español* de Tarragona i de Reus, així com altres com *Diario del Comercio*, *El Mercantil*, *El Correo de la Provincia*, entre d'altres. Aquests han aportat una visió no tant tècnica o històrica sinó més aviat una opinió del moment i de les circumstàncies que envoltaven el fet que descriuen, les rectificacions, les crítiques o altres aspectes de la informació periodística trobada i consultada. L'estat d'aquesta qüestió que tracta el treball s'ha vist finalment complementada pels butlletins oficials de l'estat publicats a la *Gaceta de Madrid*.

## 5. Antecedents

### 5.1 El canal marítim

L'anhel de la ciutat de Reus de tenir accés al mar és un fenomen històric tan antic que es remunta a finals de segle XVIII<sup>1</sup>. Abans que qualsevol “camí de ferro” o més conegut com a ferrocarril s'obrís pas entre la ciutat de Reus i el llogaret de pescadors de Salou, es va arribar a plantejar la idea de construir un canal navegable entre ambdós llocs. Un fet que podria considerar-se un projecte avui dia de poca trajectòria econòmica amb grans costos i pocs rendiments.

No obstant, ens hem de traslladar a la situació socioeconòmica de llavors. Reus tenia una indústria emergent de la fabricació d'aiguardent i altres productes que exportava a tota Europa, fet que va donar lloc a la cèlebre frase “Reus, París, Londres”. A la vegada, Tarragona volia recuperar el seu port comercial abandonat des d'època romana gravant impostos a tota mercaderia que circulava a la rodalia. Els comerciants de Reus i les poblacions veïnes no veien amb bons ulls pagar per a construir un port inservible<sup>2</sup>.

L'interès de Reus pel port de Salou té una relació directa amb la necessitat d'exportar els seus productes sense haver de dependre de Tarragona. Això es fa més evident amb la construcció de la carretera de Reus a Salou dotant-la de més amplitud i qualitat i la renovació de la carretera de Tarragona-València (l'antiga Via Augusta i actual N-340 de Barcelona a Cadis) com una resposta del centralisme Tarragoní. Reus i Tarragona no van resoldre gairebé mai les seves disputes territorials i comercials si no era per intervenció d'una Reial Ordre<sup>3</sup>.

La idea de construir un canal també responia a què Salou era un dels ports més importants d'Europa gràcies al volum de mercaderies que hi circulaven<sup>4</sup>. Tan gran era la necessitat de Reus de realitzar aquest colossal projecte, que el 1803 es van iniciar les obres (*Figura 1*). El 1806 es van suspendre tot i què no es va executar ni

---

<sup>1</sup> MORELL I TORRADEMÉ, J. (1986). *El port de Salou en el segle XVIII*. Tarragona: Diputació de Tarragona.

<sup>2</sup> Ibid.

<sup>3</sup> ESCODA MÚRRIA, C. (1996). *El Canal de Reus a Salou*. Lo Nunci: publicació del Centre d'Amics de Reus, Any XVI, 65. Pàgina 7.

<sup>4</sup> Ibid.

una desena part del pressupost, deixant visibles alguns vestigis a l'actualitat com es el Carrer del Canal o la plaça del Canal (l'actual estació d'autobusos de Reus)<sup>5</sup>.

Els conflictes que es van desencadenar a partir del 1808, com la Guerra del Francès, van fer abandonar una possible represa de les obres. La fi del conflicte va fer reprendre la remodelació del port de Tarragona i un canvi de paradigma per al port de Salou. Els vaixells havien ampliat a la seva fondària amb els anys i cada cop tenia menys capacitat d'atracar vaixells, de manera que es van començar a obrir negocis turístics i del sector serveis com fondes i un llatzeret, un balneari per a persones amb malalties infeccioses per a què hi fessin quarantena i banys de mar vora el 1829<sup>6</sup>.

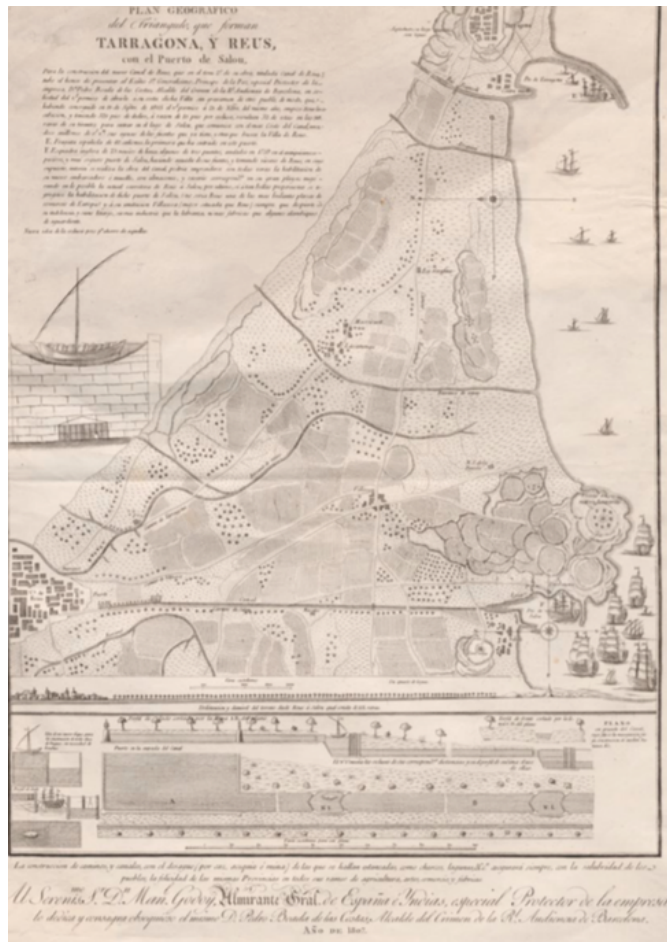


Figura 1. Plan geométrico del Triángulo que forman Tarragona y Reus con el Puerto de Salou. (1807). España. Ministerio de Defensa. Archivo del Museo Naval AMN. E-28-31. Villa de Reus.

## 5.2 L'auge dels camins de ferro

A mitjans de segle XIX, el projecte d'unir a través d'una nova via de comunicació ambdues poblacions va tornar a sorgir aquest cop motivat per l'abandó del transport animal amb carros i la posada en marxa de la línia Reus-Tarragona (1856) i la posterior connexió amb Lleida a través de la Companyia del Ferrocarril de Lleida a

<sup>5</sup> Ibid. Pàgina 8.

<sup>6</sup> SARDIÑA ALCOBERRO, J. (2019). *Carrers mullats, calaixos eixuts. Els negocis singulars de Salou (1764-1975)*. Pàgines 16-20.

Reus i Tarragona o LRT (1879)<sup>7</sup> a través de l'estació de Reus Avinguda o *Estación del Norte*<sup>8</sup> (Figura 2).



Figura 2. AUTOR DESCONEGUT. (N/A). *Renfe* [vidre B/N]. Centre de la Imatge Mas Iglesias, Reus / Ajuntament de Reus. Número de registre: 40601.

Degut al cost econòmic d'aquesta línia ferroviària, la LRT va haver d'assumir fortes pèrdues després d'un període de fusions i finançaments externs. La *Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España* o *Norte* va comprar la companyia el 1867

com també va fer amb la *Sociedad de los Ferrocarriles de Almansa a Valencia y Tarragona* o AVT el 1891, en aquesta intensa cerca de dominar el tràfic ferroviari de l'arc mediterrani. Aquests esdeveniments també van marcar la relació que hi hauria entre *Norte* i els futurs constructors i explotadors de la línia Reus-Salou.

Les dues ciutats van tenir posteriorment connexió amb Madrid el 1863 gràcies a la *Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante* o MZA, que va unir Madrid amb el Port de Tarragona<sup>9</sup> amb la construcció de l'actual estació Reus Passeig (Figura 3). L'exportació de productes reusencs estarà fortament supeditada al cost del trasllat de mercaderies a l'estació de Tarragona i patirà el declivi mercantil de Salou, un cop aquest deixa de rebre mercaderies a través del seu port.

<sup>7</sup> *Companyia del Ferrocarril de Lleida a Reus i Tarragona*. Enciclopèdia.cat.

<sup>8</sup> PÀMIES, A. (2016, 19 de juny). *Estacions. El Reus de via ampla (II): l'Estació del Nord*. Tren.cat. <https://tren.cat/estacions/el-reus-de-via-ampla-ii-les-estacions-desaparegudes>

<sup>9</sup> "Tarragona". (1863, 19 d'abril). *Diario de Tarragona*. Pàgina 2, Columnes 1-2.

Aquest greuge patirà una estocada final amb la desconexió de Reus amb el Llevant arran de la posada en marxa de la línia València-Tarragona (1868) gràcies a la *Sociedad de los Ferrocarriles de Almansa a Valencia y Tarragona*. El transport de



Figura 3. TOLDRÀ VIAZO, À. (aprox. 1904). *Estación de ferrocarriles MZA* [plàstic B/N]. Centre de la Imatge Mas Iglesias, Reus / Arxiu Històric de l'Agrupació Fotogràfica de Reus. Número de registre: 4925.

mercaderies llavors havia de fer donar la volta al triangle ferroviari de Tarragona i dirigir-se cap a Reus i viceversa. Aquest i el creixent moviment d'estiuejants posarà de nou sobre la taula la necessitat d'unir Reus amb la nova estació ferroviària de Salou.

El disseny centralista de l'Estat es trasllada de nou en un nou joc i taulell: el triangle ferroviari de Tarragona, Reus i Salou. Aquest cop hi ha un element que fa canviar les regles del joc: el transport de viatgers i mercaderies es reinventa gràcies als rails i les màquines de vapor que els arrossegueu i els fan viatjar d'una nova forma més eficient. No podem oblidar que, el centralisme de Tarragona és exercit a través de la necessitat de reformar el seu accés al transport marítim.

Els camins de ferro seran utilitzats pels burgesos i comerciants per a transportar les seves mercaderies de forma més econòmica. La història del ferrocarril a Espanya ens recorda que no va ser l'Estat qui va voler ficar en marxa la xarxa ferroviària que coneixem avui dia, sinó el teixit empresarial que va apostar i, en nombroses ocasions, perdre-ho tot per fer arribar a bon port els seus productes.

## 6. Els primers anys (segle XIX)

### 6.1 La fundació de la *Compañía Reusense de Tranvías* (CRT)

La posada en marxa de la companyia que gestionaria el Carrilet, va ser gràcies al suport econòmic de ciutadans i comerciants de Reus que apostaven per acabar amb la dependència de Tarragona i constituir un servei ferroviari propi. D'aquesta manera la *Compañía Reusense de Tranvías* o CRT es constitueix com a societat anònima el 19 d'octubre de 1883 amb un capital inicial de 500 mil pessetes<sup>10</sup> repartides en accions de 250 i 500 pessetes<sup>11</sup> (Figura 4).

Tot i què aquestes van ser adquirides per gairebé totes les famílies de Reus, la major part les va comprar el *Banco de Reus*, principal entitat financera i d'estalvis de la ciutat. D'aquesta manera, podem assegurar que el Carrilet va ser un projecte fonamentalment finançat pels habitants de Reus i amb el recolzament de la burgesia, com Joaquim Navàs (1851-1915) conegut per la Casa Navàs ubicada a la Plaça Mercadal i pels negocis familiars<sup>12</sup>.



Figura 4. PALLARÈS I ESQUIA, F. (1987). *Carrilet Reus-Salou. Documents i curiositats de l'any 1887*. Edició commemorativa del centenari del Carrilet Reus-Salou. Òptica Visió Reus. Pàgina 13.

<sup>10</sup> AAFR (Associació d'Amics del Ferrocarril-Reus). (1987). *Commemoració del centenari de la inauguració del "Carrilet" de Reus a Salou 1887-1987*. Pàgina 15.

<sup>11</sup> PALLARÈS I ESQUIA, F. (1987). *Carrilet Reus-Salou. Documents i curiositats de l'any 1887*. Edició commemorativa del centenari del Carrilet Reus-Salou. Òptica Visió Reus. Pàgina 13.

<sup>12</sup> Ibid. Pàgina 29.

Poc abans d'obtenir els permisos i les primeres adjudicacions per la construcció d'aquest ferrocarril, hi ha un monogràfic molt interessant de la *Gaceta de los caminos de hierro* del 1883, que il·lustra molt bé quines eren les intencions. Explica que el primer projecte de tramvia entre Reus i Salou va basar-se en la necessitat de proporcionar un mitjà de transport més segur i eficient, especialment durant la temporada de banys, quan la relació entre Reus i Salou era constant. Es destaca que el tramvia no només seria utilitzat pels habitants de Reus per gaudir dels dies festius a les platges de Salou, sinó que també seria utilitzat per nombroses famílies no titulars que trobarien més econòmic viatjar amb tramvia que llogar un vehicle.

En resum, l'article descriu la importància i la utilitat de la construcció d'un tramvia entre Reus i Salou, així com la posterior extensió fins a Tarragona. Es ressalta la necessitat de millorar els mitjans de transport existents per satisfer les demandes de viatgers i mercaderies, i s'hi esmenten els beneficis econòmics que s'obtindrien amb la implantació d'aquest projecte de transport<sup>13</sup>.

### **6.1.1 El projecte constructiu i l'adjudicació**

L'adjudicació del Carrilet a la CRT va tenir lloc després de tres sol·licituds de concessió presentades a la Diputació Provincial de Tarragona per construir un tramvia entre Reus i Salou. La primera sol·licitud va ser presentada el 1871 i consistia en un tramvia estirat per animals que circularia pels carrers dels nuclis urbans i no molestaria els carruatges. S'atorgava la concessió per un període de 99 anys i el peticionari es comprometia a començar les obres sis mesos després de la concessió i acabar-les en dos anys<sup>14</sup>.

El projecte va ser oblidat fins al 1875, quan dues empreses diferents van mostrar interès. Naturals de Reus, Sebastià Cabot i Anguera i Antoni Fusté, van presentar una sol·licitud el 30 de juny del 1875, mentre que Josep Pellicer Ferré, de Barcelona, va presentar la seva sol·licitud el 21 de setembre del mateix any.

---

<sup>13</sup> "Tramvia de Reus a Salou y Vilaseca". (1883, 17 de juny). *Gaceta de los Caminos de Hierro*. Pàgines 10-11.

<sup>14</sup> VVAA.

Inicialment, la concessió es va atorgar a Pellicer durant un període de 60 anys després de rebre un informe favorable de la secció provincial de Foment i què Cabot i Fusté ho presentessin en el lloc equivocat. Tot i això, van obtenir la concessió del tramvia a causa de l'incompliment de les clàusules per part de Pellicer, que no va lliurar la documentació requerida ni va realitzar el dipòsit necessari. La concessió definitiva per a la construcció del tramvia a Salou no es va obtenir fins al 1881, quan es van superar tots els obstacles burocràtics mitjançant una *Real Orden* el 19 de gener<sup>15</sup>.

El document promulgat pel Ministeri de Foment és molt rellevant ja què, en un primer moment, la forma de tracció del tramvia era animal, és a dir, els cotxes i vagon s'havien d'arrossegar a través de mules o cavalls. La forma de tracció es va canviar a través de proposta directa de Sebastian Cabot i Antonio Juste a vapor per la limitada capacitat de càrrega i viabilitat econòmica que ofería la primera opció. També s'ha d'assenyalar un aspecte important: s'estipula expressament a l'inici del document que el tramvia ha de disposar d'un ramal que penetri a la població de Vila-seca, municipi que ostentava el govern sobre la població de Salou.

La premsa local i provincial manifestava la necessitat de tornar a ficar en marxa una via de comunicació entre les dues poblacions des que s'havia abandonat, després de grans esforços econòmics, el projecte de canal marítim. L'article del 1883 del *Diario de Tarragona* al qual es fa referència, també explica la gran necessitat d'ampliar la indústria del tèxtil i l'aiguardent de Reus amb una connexió pròpia amb el mar i que, a la vegada, aquesta farà créixer econòmicament els nuclis de Salou i Vila-seca<sup>16</sup>.

### **6.1.2 La construcció i les proves tècniques**

Durant l'última setmana de desembre de 1884, la CRT va iniciar els estudis constructius per a la posada en marxa d'un servei ferroviari entre Reus i la estació de Salou de la línia d'Almansa i València a Tarragona<sup>17</sup>. De nou, es pot comprovar a

---

<sup>15</sup> DE LASALA Y COLLADO, F. (1881, 30 de gener). *Ministerio de Fomento. Real Orden*. Boletín Oficial del Estado núm. 30. La Gaceta de Madrid.

<sup>16</sup> "Sección Provincial y Local". (1883, 02 de juny). *Diario de Tarragona*. Pàgina 2, Columna 3.

<sup>17</sup> "Edición de la Tarde de Hoy 22 de diciembre". (1884, 22 de desembre). *La Correspondencia de España*. Pàgina 3, Columna 1.

través de la premsa, com s'abandona per complet que un ferrocarril entre Reus i Salou es vulgui emprar per a realitzar comerç marítim sinó que pren més partit l'intercanvi de mercaderies entre diferents línies ferroviàries.

El traçat que es va proposar inicialment va utilitzar la ja existent carretera de Reus a Salou, que ja disposava d'una orografia plana, ben definida i poc accidentada que, a més a més, creuava punts estratègics importants. El 27 de maig de 1885, en una Junta d'Accionistes de la CRT celebrada en el Teatre Principal de Reus, s'acordava per unanimitat el traçat que anava a realitzar el Carrilet. El documents tècnics van ser presentats als ajuntaments d'ambdós municipis (Reus i Vila-seca) i van restar pendents d'aprovació<sup>18</sup>. La proposta del traçat que anava a realitzar la futura màquina de vapor, aniria paral·lela a la ja existent carretera de Reus a Salou tal i com va esdevenir un cop superat els tràmits burocràtics.

Tot i que es va aprovar i publicar més tard, la premsa de la capital anunciava que la Reina sancionava diverses lleis, entre elles les d'aprovació de la construcció del Carrilet<sup>19</sup>. El 22 de juliol de 1885, es publicava al BOE, a través del Ministeri de Foment, la llei que autoritzava a la CRT la construcció del tramvia. D'aquest fet tant important se'n feien ressò diaris com *La Correspondencia de España* o *La Paz de Murcia*, entre d'altres<sup>20,21</sup>. Per fi, després de tanta espera en haver de superar tots els tràmits burocràtics, s'inicia la construcció del Carrilet.

---

<sup>18</sup> "Crónica Local". (1885, 27 de maig). *Diario de Tarragona*. Pàgina 2, Columna 2.

<sup>19</sup> "Edición de la Noche de Ayer 25 de junio". (1885, 26 de juny). *La Correspondencia de España*. Pàgina 3, Columna 1.

<sup>20</sup> "Edición de la Mañana de Hoy 22 de julio". (1885, 22 de juliol). *La Correspondencia de España*. Pàgina 1, Columna 2.

<sup>21</sup> "Sección Oficial. Centros Oficiales". (1885, 23 de juliol). *La Paz de Murcia*. Pàgina 2, Columna 1.

## MINISTERIO DE FOMENTO

### REAL ORDEN

Ilmo. Sr.: Visto el expediente instruido á instancia de D. Antonio Juste, por sí y en nombre de D. Sebastián Cabot, con el fin de que se les autorice para sustituir el motor animal por el de vapor en el tranvía de Réus á Salou y ramal á Vilaseca de Solcina:

Vista la Real orden de 25 de Junio del año próximo pasado, por la que al accederse en principio á la pretensión de los interesados, se establece el procedimiento, reglas y condiciones mediante las cuales habrá de llevarse á debido efecto:

Vista el acta de la subasta celebrada en esta capital el día 29 de Setiembre último para la concesión del tranvía y ramal de que se trata, aplicando la tracción por vapor, de cuyo documento resulta que trascurrido el plazo señalado para la admisión de proposiciones, una vez observadas las formalidades establecidas, sin que se presentase licitador alguno, se dió por terminado el acto, declarándose desierto:

Considerando que la falta de postor en la subasta deja firme y subsistente la proposición del peticionario, representada en la aceptación del pliego de condiciones particulares, consignada en este caso por el apoderado al efecto de los interesados D. Miguel Alonso Pesquera:

Considerando que, tanto en el curso del expediente como en el acto de la subasta, se han observado todos los trámites y requisitos que exigió la Real orden de 25 de Junio del próximo pasado año, y las demás disposiciones vigentes aplicables al presente caso;

S. M. la REINA (Q. D. G.), Regente del Reino, ha tenido á bien aprobar el acta de la subasta celebrada el día 29 de Setiembre último para la concesión del tranvía de vapor de Réus á Salou y ramal á Vilaseca de Solcina, adjudicándola á D. Antonio Juste y D. Sebastián Cabot, con sujeción al pliego de condiciones particulares que ha servido de base para la subasta, y fué aprobado por Real orden de 25 de Febrero último.

De la de S. M. lo digo á V. I. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid 31 de Diciembre de 1885.

MONTERO RÍOS

Sr. Director general de Obras públicas.

El 29 de setembre de 1885 es va celebrar a Reus la subhasta de la concessió del tramvía de Reus a Salou i, per falta de licitadors, es va atorgar a Antonio Juste i Sebastián Cabot la construcció i explotació del Carrilet a petició pròpia dels mateixos per Reial Ordre el 31 de desembre del mateix any<sup>22</sup>. El Ministeri de Foment, a través de el *Boletín Oficial del Estado* publicat a la *Gaceta de Madrid*, va ratificar el Reial Ordre anteriorment esmentat aquesta vegada firmada pel Director General d'Obres Públiques Montero Ríos<sup>23</sup> (Figura 5).

L'adjudicació del projecte constructiu d'aquesta línia ferroviària es va constituir com a Llei el 15 de juny de 1886 per ordre de la reina regent Maria Cristina. Es va atorgar i publicar al corresponent butlletí oficial de l'estat de la *Gaceta de Madrid* el 5 de juliol de 1886<sup>24</sup>. També es van establir les bases de construcció i d'explotació,

amb un límit de 99 anys, aquest cop sí a través de tracció de vapor i canviant el límit de concessió original de 60 anys. També estipulava com havien de ser les primeres composicions:

<sup>22</sup> "Extracto de la "Gaceta". Subastas". (1885, 08 d'agost). *Industria e invenciones. Revista semanal ilustrada*. Pàgina 62.

<sup>23</sup> MONTERO RÍOS, E. (1886, 13 de gener). *Ministerio de Fomento. Real Orden*. Boletín Oficial del Estado núm. 13. La Gaceta de Madrid. Pàgina 2.

<sup>24</sup> MONTERO RÍOS, E. (1886, 05 de juliol). *Ministerio de Fomento. Real Orden*. Boletín Oficial del Estado núm. 186. La Gaceta de Madrid. Pàgina 1.

*Dos locomotoras.*

*Dos coches de segunda y tercera con departamento para equipajes.*

*Dos íd. de segunda clase.*

*Dos íd. de tercera íd.*

*Ocho íd. de tercera íd., abiertos.*

*Tres vagones cerrados para mercancías<sup>25</sup>.*

El mateix document especificava quines eren les tarifes, el augment màxim que podien tenir sobre el preu base, els preus fixats pel transport de mercaderies i inclús dels serveis fúnebres (en pessetes):

*5. Servicio fúnebre.*

*Un coche con ataúd - 0,94 0,86 1,80*

*Un ataúd en un compartimiento aislado - 0,37 0,33 0,70*

*Nota. Estos transportes se efectuarán por los trenes más rápidos<sup>26</sup>.*

Era el propi Ajuntament de Reus qui sol·licitava al Ministeri de Foment la modificació del projecte constructiu aprovat per a què el tramvia arribés fins a la plaça d'Hèrcules per a proporcionar servei de viatgers si la parada no superava els 15 minuts. En aquesta sol·licitud es troben força indicacions per a extremar la seguretat ja què el tren irromp en la circulació urbana i comparteix el tràfic amb altres elements, com són els vianants i vehicles privats<sup>27</sup>.

A inicis de 1887 ja es realitzaven les primeres proves amb el material mòbil. El 30 de gener es va fer circular el primer comboi per les noves vies, a fi de provar l'assentament de la infraestructura<sup>28</sup>. El 3 de febrer estava previst que hi circulessin un altre cop aquesta vegada carregats per provar si la seva càrrega útil era vàlida en aquestes vies<sup>29</sup>. Un fet força rellevant és que fins el 22 de febrer no va arribar a instal·lar-se la taula giratòria ferroviària a Salou<sup>30</sup>. Aquest element tècnic és una plataforma que donava la volta a les locomotores o, posteriorment, automotors per a què poguessin fer el trajecte invers.

---

<sup>25</sup> Ibid. Pàgina 2.

<sup>26</sup> Ibid. Pàgina 2.

<sup>27</sup> "Noticias varias". (1886, 10 de juliol). *Industria e invenciones*. Pàgina 18.

<sup>28</sup> "Las Provincias". (1887, 1 de febrer). *El Liberal*. Pàgina 2, Columna 3.

<sup>29</sup> "Cronica Local y General". (1887, 30 de gener). *Diario de Tarragona*. Pàgina 2, Columna 3.

<sup>30</sup> "Tarragona". (1887, 22 de febrer). *La Provincia de Tarragona*. Pàgina 2, Columna 3.

En moltes fotografies podem veure com el Carrilet empeny els vagons o els arrossega depenent de quin trajecte realitza. En el recorregut de Reus a Salou, està col·locada la majoria de les vegades a davant mentre que en alguns recorreguts de Salou a Reus es troba a la part final del comboi, empenyent els vagons. (Centre Imatge) La taula giratòria era una mesura econòmica per a serveis amb espais on no es podia instal·lar un “triangle ferroviari” o tenia locomotores amb poca potència durant la marxa enrere.

A més a més, els diaris locals feien pública la data prevista d'inauguració del Carrilet per part del Consell d'Administració de la CRT que vaticinava que a l'abril el servei ferroviari quedaria actiu<sup>31</sup>. Tot i aquest endarreriment respecte a la seva previsió inicial, hi va haver elements de la infraestructura que es van construir amb més celeritat, com és el cas de l'estació de Salou, que va quedar enllestida el 10 de maig. Llavors, durant el mes anterior, s'assegurava que el servei quedaria inaugurat el 19 de maig<sup>32</sup> però el Consell d'Administració de la CRT tampoc volia especificar a la premsa del moment si seria així<sup>33</sup>.

## **6.2 Inauguració del *Ferrocarril Económico Reus-Salou***

De la inauguració del servei més aviat hi ha poques o escasses referències donat que tan sols es van realitzar alguns actes festius de menor rellevància. No obstant, l'esdeveniment es resumeix la següent manera. El 23 juny 1887, mesos després de les proves tècniques del material mòbil i endarreriments en la posada en marxa del servei, s'inaugura el tramvia tan llargament esperat entre les dues poblacions.

En motiu de la posada en marxa del servei, es van organitzar diversos actes. El mateix dia de la inauguració els veïns d'un barri de Reus, el qual no es determina quin és, van decidir recaptar diners per als habitants més pobres dels barris de la ciutat. No es determina quina és la finalitat de recollir aquesta almoïna, però de la lectura en podem deduir que es tracta de què la gent amb menys recursos econòmics pugui també gaudir del festeig<sup>34</sup>.

---

<sup>31</sup> “Cronica Local y General”. (1887, 22 de febrer). *Diario de Tarragona*. Pàgina 2, Columna 3.

<sup>32</sup> “Gacetilla general”. (1887, 06 d'abril). *El Mercantil*. Pàgina 2, Columna 3.

<sup>33</sup> “Cronica General”. (1887, 09 d'abril). *El Orden*. Pàgina 3, Columna 3.

<sup>34</sup> “Cronica Local y General”. (1887, 23 de juny). *Diario de Tarragona*. Pàgina 2, Columna 2.

El diari *El Mercantil*, en feia una bona crònica de tot el que la CRT i els seus accionistes havien organitzat juntament amb els ciutadans, entitats socials i representants polítics i eclesiàstics de Reus i Salou.

*A las cuatro de la mañana un repique general de campanas y una nutrida salva de morteretes anunciará al vecindario el principio de la fiesta; los gigantes, músicas, dulzainas, etc., saldrán á recorrer las calles de la ciudad; á las once saldrá la comitiva oficial con todos los invitados de las Casas Consistoriales y se dirigirán á la estación del ferrocarril de Salou, donde tendrá lugar la solemne ceremonia de la inauguración; después se celebrarán un sinnúmero de banquetes*<sup>35</sup>.

No fa falta dir que no es van preocupar massa de la despesa d'aquesta festa. També es van treure els diferents elements del seguici de cercavila (gegants, capgrossos, etc.), es van organitzar concerts a l'aire lliure i va continuar el festeig en respectives sales de concerts i balls<sup>36</sup>. El *Diario de Tarragona* dedicava al dia següent aquest titular als reusencs:

*Deseamos á nuestros vecinos que los resultados de aquella via correspondan á las solemnidades y ruidosas manifestaciones con que lo han inaugurado*<sup>37</sup>.

L'article sorprèn perquè a primera vista pot resultar un elogi dels tarragonins cap als reusencs, però se'n pot treure una segona lectura: el mateix comentari està emmetzinat amb una certa ironia, donant a entendre que tot i la gran celebració que ha donat lloc la inauguració del tramvia, sobrepassa en escriure la expectativa que té l'autor de l'article i probablement els seus lectors envers el futur del tren. També ressalta la presència del Governador Civil, Juan Antonio Hernández Arvizu (1825-?), i la comitiva als actes<sup>38</sup>.

La *Provincia de Tarragona* detallava la llarga llista de convidats i autoritats que havien assistit al festeig de la inauguració. Entre ells, tal i com també ho especificava l'anterior font, hi havia el Governador Civil (que presidia l'acte),

---

<sup>35</sup> "Gacetilla General". (1887, 23 de juny). *El Mercantil*. Pàgina 2, Columna 4.

<sup>36</sup> Ibid.

<sup>37</sup> "Cronica Local y General". (1887, 24 de juny). *Diario de Tarragona*. Pàgina 2, Columna 3.

<sup>38</sup> Ibid.

l'Ajuntament de Reus, diputats provincials i Juan Comes, el vicari general de l'arquebisbat que representació del propi arquebisbe de Tarragona<sup>39</sup>. El 25 de juny es va procedir a beneir la locomotora Reus, la primera que va prestar el servei per part de José Segalés en representació del prelat de la diòcesis. Se'n feia ressò el *Diario de Tarragona*<sup>40</sup>.

### 6.2.1 La temporada del 1887

No massa més tard de la seva inauguració, el 7 de juliol, s'ampliaven a dues les vies del tram que creuava Mascarbó, així permetent augmentar el pas dels trens en un nou encreuament. Ho recollia el diari *El Mercantil*, on assegurava que s'estava "*construyendo con gran actividad un buen trozo de línea paralela a la general*"<sup>41</sup>.

El dia següent, es va nomenar a Francisco Anguera y Badía com a cap de l'estació de Reus<sup>42</sup>. L'èxit del Carrilet durant la primera temporada d'estiu va ser impressionant. Els banyistes aglomeraven els vagons del tren, tal i com recollien els diaris del moment. Hi ha, tan sols, petits testimonis per escrit:

*Continúan moviéndose muy concurridos de bañistas, los trenes del ferro-carril de Reus a Salou, particularmente los de la tarde que van siempre completamente llenos*<sup>43</sup>.

Dues setmanes més tard, trobem una carta al director del diari *La Provincia de Tarragona* d'un ciutadà de Vila-seca que critica obertament que els ciutadans i comerciants de Reus creuen que poden utilitzar l'Aduana de Salou com a punt d'intercanvi de mercaderies sense pagar els impostos corresponents. Reitera que Salou pertany al municipi de Vila-seca i, a la vegada, depèn de Tarragona<sup>44</sup>. Tanmateix, aquest conflicte que sorgeix arran de l'explotació dels habitants de Reus dels banys de mar a Salou entre els alcaldes i ajuntaments de Reus i Vila-seca era una tensió creixent des de feia dies<sup>45</sup>.

---

<sup>39</sup> "Tarragona". (1887, 24 de juny). *La Provincia de Tarragona*. Pàgina 2, Columna 1.

<sup>40</sup> "Cronica Local y General". (1887, 26 de juny). *Diario de Tarragona*. Pàgina 2, Columna 2.

<sup>41</sup> "Gacetilla general". (1887, 07 de juliol). *El Mercantil*. Pàgina 3, Columna 3.

<sup>42</sup> "Gacetilla general". (1887, 08 de juliol). *El Mercantil*. Pàgina 3, Columna 1.

<sup>43</sup> "Tarragona". (1887, 10 de juliol). *Diari de Tarragona*. Pàgina 2, Columna 2.

<sup>44</sup> "Remitido". (1887, 31 de juliol). *Diari de Tarragona*. Pàgina 3, Columna 1.

<sup>45</sup> "Cronica General". (1887, 29 de juliol). *El Orden*. Pàgina 2, Columna 2.

A finals d'aquesta primera temporada exitosa pel servei, es publiquen els primers balanços econòmics al respecte. Tot i que el tràfic de mercaderies ha quedat totalment relegat al ferrocarril, el transport de viatgers és el que més destaca de tot plegat. Des del 24 de juny, un dia després de l'inici del servei amb el viatge inaugural, fins el 30 de setembre s'han recaptat gairebé 59 mil pessetes<sup>46</sup>.

### 6.2.2 La temporada del 1888

El 12 de febrer de 1888, el Consell d'Administració de la CRT aprova l'adquisició de 800 travesses de fusta, emprades per a la col·locació de vies de ferro i el seu correcte assentament, i que s'hi podran presentar els que ho vulguin subministrar a l'estació del Carrilet de Reus fins el dia 24<sup>47</sup>.

Durant el mes d'abril de 1888, arran de l'aprovació del *Plan de ferro-carriles secundarios* del Ministeri de Foment, les principals autoritats de la província de Tarragona es reuneixen al despatx del Governador Civil per discutir la importància que tindria una bona xarxa ferroviària entre les poblacions del territori, així com un possible enllaç que hauria de tenir el Carrilet cap a la capital: Tarragona<sup>48</sup>.

Aquest article és del tot ben curiós, donat que recentment durant els últims anys s'han aixecat moltes veus tot l'espectre polític, econòmic i social sobre la necessitat urgent que tindria establir un sistema tramviari al Camp de Tarragona. En el mateix article s'enunciaven antics projectes abandonats, com el cas del ferrocarril a Gandesa que no es va acabar degut a la Guerra Civil; i el ramal de Tarragona a Valls, llargament reivindicat que continua aïllant l'Alt Camp del Tarragonès encara 135 anys després.

En aquesta clara eufòria econòmica de la companyia per expandir la seva infraestructura i millorar el servei de cara a la propera temporada d'estiu, el 5 de maig de 1888, s'aprova mitjançant el Consell d'Administració de la CRT la

---

<sup>46</sup> "Cronica General". (1887, 27 d'octubre). *El Orden*. Pàgina 2, Columna 4.

<sup>47</sup> "Cronica Local y General". (1888, 12 de febrer). *Diario de Tarragona*. Pàgina 2, Columna 3.

<sup>48</sup> "Tarragona. Ferro-carriles secundarios". (1888, 05 d'abril). *La Provincia de Tarragona*. Pàgina 2, Columnes 1-2.

construcció de les cotxeres tant a l'estació de Reus com de Salou que emmagatzemen i protegeixen els combois de les inclemències del temps<sup>49</sup>.

Tanmateix, tot i l'adquisició de nou material mòbil posat en marxa durant el juliol<sup>50</sup> i un augment notable en el nombre de viatgers, el transport de mercaderies deixa de tenir un paper fonamental sobre l'anterior. Al setembre, es publica un balanç respecte l'any passat força destacable: *El producto obtenido por la compañía reusense de tranvías en los meses de Julio y Agosto último ha venido a resultar poco más de la mitad de la cantidad recaudada a igual periodo de tiempo del año anterior*<sup>51</sup>.

A finals de mes, s'anunciava la posada en marxa de les noves locomotores adquirides per la CRT<sup>52</sup>. Durant la temporada de 1890, el Carrilet no va parar de guanyar viatgers. Eren tants els que feien servir el servei cap a la platja que un diumenge d'agost va arribar a transportar fins a 1.400 viatgers<sup>53</sup>.

### 6.3 Els aiguats de 1890

El riu Gaià i un dels seus torrents, el de Salomó, van patir un dels desbordaments més rellevants del segle XIX, el 19 i 20 de setembre de 1890. Tot i què les avingudes d'aquest riu eren força comunes sobretot pels veïns i veïnes de l'Alt Camp, mai havien afectat tant a la resta del territori de Tarragona. L'afectació va ser tant gran que va descarrilar el tren del Correo i va provocar alguns ferits. Aquests van haver de ser evacuats ràpidament ja què s'aproximava un tren de mercaderies que podria envestir el que es trobava descarrilat.

La crescuda del riu Francolí va ser tan gran que el servei de la línia València-Tarragona va quedar suprimit entre Tarragona i Salou<sup>54</sup> ja què hi havia una extensió de 800 metres de vies que estaven submergides sota l'aigua, més exactament entre els quilòmetres 5 i 6 de la via<sup>55</sup>. El fet és rellevant perquè és la

<sup>49</sup> "Cronica General". (1888, 04 de maig). *El Orden*. Pàgina 2, Columna 2.

<sup>50</sup> "Cronica Local y General". (1888, 29 de juliol). *Diario de Tarragona*. Pàgina 2, Columna 1.

<sup>51</sup> "Cronica General". (1888, 07 de setembre). *El Orden*. Pàgina 3, Columna 2.

<sup>52</sup> "Cronica Local y General". (1888, 29 de juliol). *Diario de Tarragona*. Pàgina 2, Columna 1.

<sup>53</sup> "En Tarragona". (1890, 13 d'agost). *La Opinión*. Pàgina 2, Columna 5.

<sup>54</sup> "Más noticias de la tormenta del jueves". (1890, 21 de setembre). *Diario de Tarragona*. Pàgina 2.

<sup>55</sup> "Crónica Local". (1890, 21 de setembre). *El Mercantil*. Pàgina 2.

<sup>56</sup> "Cronica Local y General". (1890, 21 de setembre). *Diario de Tarragona*. Pàgina 2, Columna 2.

primera vegada que el servei queda temporalment suprimit per un fenomen meteorològic devastador com és la crescuda inesperada dels rius i torrents. No hi ha cap constància de què s'utilitzés el Carrilet com a mètode de transbord de passatgers amb la línia cap a Barcelona que sortia de Reus a través de Roda de Barà (evitaria així el tram que s'apropava al litoral i a Tarragona)<sup>57</sup>.

Més aviat el contrari: el mateix article indica que al Morell, un dels pobles per on passa aquesta línia alternativa, va patir greus inundacions i la caiguda d'un dels ponts (no sabem si era el del Torrent de Sant Ramón o el de Casans). De fet, el tren procedent de Barcelona cap Reus va aturar-se a el Morell i per ordre del cap d'estació no va efectuar sortida per disconformitats amb el personal del tren, un fet que, segons l'autor de l'article va salvar innumerables vides<sup>58</sup>.

#### **6.4 Finals de segle XIX**

Gràcies a un inici exitós d'aquest ferrocarril, els accionistes de la CRT i el seu Consell d'Administració, es va plantejar per primer cop la prolongació del servei de tramvia (recordem que tan sols existia dins de la ciutat de Reus, a mode de transport urbà) fins al raval de Robuster. El 1892, hi havia constància de què els estudis constructius s'estaven acabant de redactar<sup>59</sup> i de què era una reivindicació del veïnat que també volia disposar d'un baixador al seu barri<sup>60</sup>.

Poques més notícies trobem tant de la CRT com del Carrilet durant aquesta darrera dècada de segle, sent tan sols rellevant un rumor que circulava pels habitants de Reus que va arribar a ser publicat al *Diario de Reus* el 18 de juliol de 1897:

*Nos consta de un modo fidedigno que carece por completo de exactitud, la noticia que ha hecho circular algún malintencionado referente a que la compañía recién se de tranvías haya aumentado en diez céntimos de peseta el precio del billete de ida y vuelta de Reus a Salou.*

*Dichos billetes se expenden a peseta, al igual que en los años anteriores, como así se anuncian los carteles que la compañía tiene expuestos al público en*

---

<sup>57</sup> "La Catástrofe de Murtra". (1890, 22 de setembre). *La Correspondencia de España*. Pàgina 2. Columna 1-2.

<sup>58</sup> *Ibid.* Columna 3.

<sup>59</sup> "Crónica Provincial". (1892, 12 de gener). *El Mercantil*. Pàgina 2.

<sup>60</sup> "Crónica Provincial". (1892, 09 de febrer). *Diario oficial de avisos de Madrid*.

varios establecimientos de esta ciudad y así lo atestiguan cuántas personas han ido con el tranvía a tomar baños a Salou, desde el principio de la temporada<sup>61</sup>.



Figura 6. AUTOR DESCONEGUT. (aprox. 1912). Plaça d'Hèrcules, Carrilet [plàstic Color]. Centre de la Imatge Mas Iglesias, Reus / Arxiu Històric de l'Agrupació fotogràfica de Reus. Número de registre: 4919.

Com també en podem trobar algunes de curioses com aquesta, referent a un ensurt que va haver el 21 de juliol del mateix any:

*Poco faltó para tener que lamentar ayer tarde una desgracia en la línea del ferrocarril económico de Reus a Salou.*

*Parece que con el propósito de inspeccionar el estado de la vía, por consecuencias de haber quedado en ella un vagón con deterioros, a causa de haberse roto el eje de una de sus ruedas, salió de Salou a eso de las seis una máquina, más al llegar sitio conocido por "baixada del pal", se encontró con otro tren descendente, y hubiera ocurrido un choque a no acudirse con presteza a frenar ambos trenes, lo cual se pudo conseguir no sin grandes esfuerzos.*

*El hecho causó, como es natural, la consiguiente alarma entre los bañistas que se trasladaban a las vecinas playas, en el indicado tren descendente, sin que hubiese que lamentar desgracia alguna personal<sup>62</sup>.*

<sup>61</sup> "Crónica Local y General". (1897, 18 de juliol). *Diario de Reus*. Pàgina 2.

<sup>62</sup> "Crónica Local y General". (1897, 21 de juliol). *Diario de Reus*. Pàgina 2.

Aquest mateix any, el 1897, es produeix un fet força destacable. S'adjudica a la CRT el servei tramviari dins de la pròpia ciutat de Reus que sortirà des de l'estació de Reus del Carrilet fins al carrer Closa de Mestres<sup>63</sup> <sup>64</sup>. Aquesta serà l'última ampliació que tindrà el Carrilet, que aquest cop penetrarà fins a dins del casc urbà i no acabarà el seu servei a la perifèria (*Figura 6*).

---

<sup>63</sup> Ministerio de Fomento. *Dirección General de Obras públicas. Ferrocarriles*. (1897, 09 de desembre). Boletín Oficial del Estado núm. 343. La Gaceta de Madrid.

<sup>64</sup> Ministerio de Fomento. *Dirección General de Obras públicas. Ferrocarriles*. (1898, 24 de febrer). Boletín Oficial del Estado núm. 55. La Gaceta de Madrid.

## 7. Anys de guerra i crisi (1900-1949)

Durant els primers anys de segle XX, trobem algunes curiositats i esdeveniments envers el Carrilet. El 1903, *Diario El Comercio* publica la següent notícia:

*La salida del primer tren del ferrocarril económico de ésta á Salou y á cortísima distancia de la estación de Reus, alcanzó la máquina á un vecino de esta ciudad, al cual separó de la línea, ocasionándole fuertes contusiones en un brazo<sup>65</sup>.*

És un d'alguns accidents que, inevitablement, va produir el servei per dins de la ciutat de Reus degut al seu recorregut urbà (*Figura 7*). El següent, també és necessari destacar-lo pel per les dures conseqüències que se'n van produir, curiosament just un any després de l'anterior:

*En extremo pesimistas fueron las noticias que ayer mañana se nos facilitaron respecto al estado del niño José Montguillot, alcanzado el día anterior por un coche del ferrocarril económico de esta á Salou, [...] si por desgracia se confirman los augurios formulados acerca el estado del paciente, se impondrá necesariamente la amputación de la pierna izquierda del referido niño<sup>66</sup>.*



*Figura 7.* Industria Fotogràfica Luis Bartrina. (aprox. 1909). Arrabal de robuster [plàstic Color]. Centre de la Imatge Mas Iglesias, Reus / Arxiu Històric de l'Agrupació Fotogràfica de Reus / Industria Fotogràfica Luis Bartrina. Número de registre: 4884.

<sup>65</sup> "Ecos de la provincia. Reus, 6". (1903, 07 de maig). *Diario del Comercio*. Pàgina 2, Columna 4.

<sup>66</sup> "Ecos de la provincia. Reus, 6". (1904, 07 de maig). *Diario del Comercio*. Pàgina 2, Columna 2.

Durant el juny de 1911 es va produir un altre accident notable. Aquesta vegada havia sigut un empleat de la companyia, el qual el *Diario de Tarragona* va citar com a “N. Arana”. Aquesta persona era guardafrè, l’encarregat d’activar els frens del tren en coordinació amb el maquinista, una feina que durant els temps dels trens de vapor era considerada d’alt risc. L’home va ser traslladat ferit en el mateix comboi i ho explica en detall el mateix diari, que demana a *Norte* que s’inspeccioni el pont a l’altura de Vila-seca on s’ha produït l’accident<sup>67</sup>.

El mateix any, la CRT culminava les converses iniciades a finals de 1910<sup>68</sup> amb la *Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España* o *Norte* per a establir un servei combinat entre la línia Tarragona-València (que comprenien les estacions entre Cambrils i València) i la Reus-Salou. Això suposava que els viatgers que volien anar de València a Reus podien transbordar a Salou de l’estació de *Norte* a l’estació de la CRT, fent coincidir els horaris i unificant el bitllet, un gran pas comercial per al Carrilet<sup>69</sup>.

A partir d’aquest període, el Carrilet pateix fortes pèrdues derivades de la Primera Guerra Mundial (1914-1918), fet que obliga a la CRT a assumir pèrdues i haver de llogar una de les locomotores a finals de dècada. De fet, segons les dades econòmiques que ens proporciona Salmerón (vegeu els annexos), la companyia assumeix (amb uns marges molt ajustats) pèrdues resoltes amb la concessió de préstecs i emissió d’accions. Aquesta situació es perllongarà fins a 1959.

Pocs anys més tard a la fi de la guerra, la CRT va aprofitar el Reial Decret del 15 d’octubre de 1920, que atorgava ajudes econòmiques de l’Estat a les companyies de ferrocarril per a la compra de material mòbil, i va ser la primera en demanar-les<sup>70</sup>. La companyia va agafar fortes ambicions al presentar, el 1925, un projecte d’ampliació cap a Tarragona a través de Vila-seca i la Canonja i la electrificació de la línia, presentada als respectius ajuntaments de les poblacions esmentades<sup>71</sup>. L’any següent, la primera concessió va complir 40 anys.

---

<sup>67</sup> “Cronica Local y Regional”. (1911, 18 de juny). *Diario de Tarragona*. Pàgina 2, Columna 1-2.

<sup>68</sup> “Cronica Local y Regional”. (1910, 25 d’octubre). *Diario de Tarragona*. Pàgina 2, Columna 3.

<sup>69</sup> “Cronica Local y Regional”. (1911, 10 de gener). *Diario de Tarragona*. Pàgina 2, Columna 3.

<sup>70</sup> “El anticipo a las Compañías”. (1920, 20 de novembre). *Gaceta de los Caminos de Hierro*.

<sup>71</sup> “Noticias generales”. (1925, 20 de maig). *Diario de Tarragona*. Pàgina 2, Columna 2.

El 1927, a la Cambra de Comerç de Reus, es van exposar les dificultats econòmiques que patia la CRT i la necessitat de posar en marxa el projecte de perllongament cap a Tarragona ja presentat el 1925 davant els ajuntaments. El nou traçat permetria guanyar passatgers i ingressos, així com cobertura territorial i va ser aplaudit i acceptat per junta d'accionistes<sup>72 73</sup>. L'any següent, el projecte va permetre que la *Compañía ibérica de ferrocarriles y tranvías* es constituís com a societat amb la participació financera de la CRT a Madrid. Es pretenia aconseguir els permisos i tràmits legals el més ràpidament possible<sup>74 75</sup>.

Les fronteres que obria plantejar ampliar la línia i electrificar-la obligaven a ficar d'acord els diferents ajuntament de Reus, Tarragona, Vila-seca i la Canonja. Tal i com assegurava *La Tarde* durant l'agost del 1927, la totalitat de la Junta d'Accionistes que havia assistit a la reunió de la Cambra de Comerç va mostrar suport al projecte<sup>76</sup>. Per tant, el Carrilet deixava de ser un projecte reusenc per arribar al mar i obtenir els avantatges que suposa, sinó vertebrar d'una forma interurbana i gairebé metropolitana un ferrocarril econòmic entre les principals poblacions.

El gener de 1929 apareix un article interessant a *El Diluvio*. Exposa que l'alcalde de Reus, Jaime Plana, està demanant a la Companyia del Ferrocarril de València que el tren exprés de València a Barcelona no s'aturi a l'estació de Salou. Suposa un fet insòlit ja que no s'entén de quina forma pot beneficiar a la CRT o als habitants de Reus i Salou perdre la connexió i haver-ho de fer directament a Tarragona. L'article afegeix:

*A dicho fin se han enviado por las entidades económicas reusenses telegramas al director general de Ferrocarriles y al ministro de Fomento*

---

<sup>72</sup> "Reus". (1927, 22 d'agost). *La Tarde*. Pàgina 4, Columnes 1-2.

<sup>73</sup> "Ferrocarril de Reus a Tarragona y Salou". (1927, 23 d'agost). *Diario de Tarragona* (extracte de *Diario de Reus*). Pàgina 1, Columna 5.

<sup>74</sup> "Gacetilla". (1928, 23 de febrer). *Diario de Tarragona*. Pàgina 3, Columna 2.

<sup>75</sup> "El tren elèctric Tarragona-Reus". (1928, 03 de març). *La Veu de Tarragona*. Pàgina 2, Columna 1.

<sup>76</sup> "La electrificación del tranvía de Reus a Salou y la creación de un ramal hasta Tarragona por Vila-seca y Canonja". (1927, 24 d'agost). *La Tarde. Información provincial. Crónica de Reus*. Pàgina 4, Columnes 1-2.

*exponiéndoles la necesidad de que el expreso de Valencia continúe parándose en Salou*<sup>77</sup>.

Més endavant, el mateix setmanari publica l'anunci de construcció de xalets als terrenys de *Villa Pepita*, molt propers als de l'estació del Carrilet a Reus. És potser aquest un dels primers símptomes de creixement urbanístic de la zona sud de la ciutat, un preludi d'absorció residencial al voltant del que llavors va ser una estació perifèrica, punt de partida dels vagons de mercaderies i cotxes de viatgers cap a la població de Salou<sup>78</sup>.

Els requeriments i tràmits tècnics que havien de realitzar ni eren pocs ni fàcils. La CRT va passar una nota el febrer de 1929 al diari *La Tarde* força il·lustratiu:

*El tiempo empleado en la tramitación del expediente en el Gobierno Civil de Tarragona se explica por los plazos concedidos para que pudieran acudir a la información pública los que se consideraron perjudicados y por la multiplicidad de informes reglamentarios: Gobierno Civil, Diputación Provincial, Segunda División de Ferrocarriles, Patronato del Circuito Nacional de Firmas Especiales, Abogacía del Estado, etc. etc.*<sup>79</sup>

El mateix article esmenta el gran esforç intermediari que ha fet el *Banco de Reus de Descuentos y Préstamos* donada la seva reputació i importància i que els tràmits, tot i què avancen lentament, es troben en un estat normal i favorable<sup>80</sup>.

### **7.1 L'autobús la "Barca"**

El turisme de principis de segle XX ja va començar a donar símptomes de massificació, sobretot entre els automòbils. La gran demanda que començava a patir el Carrilet, sobretot abans d'esclatar la Guerra Civil Espanyola (1936-1939), va accelerar la posada en marxa d'un servei d'autobús complementari que popularment es coneixia entre els estiuejants i reusencs com "La Barca" i era propietat de l'empresa d'automòbils Joan Jorba.

---

<sup>77</sup> "Vida regional. Tarragona. Gestiones del Alcalde". (1929, 12 de gener). *El Diluvio*. Pàgina 27.

<sup>78</sup> Ibid.

<sup>79</sup> "Proyecto del ferrocarril eléctrico Reus - Vilaseca La Canonja - Tarragona". (1929, 01 de febrer). *La Tarde*. Pàgina 1, Columnes 4-5.

<sup>80</sup> Ibid.

La xarxa viària, que patia un augment substancial en el volum de vehicles, no es salvava d'alguns ensurts. El més notable, el 10 d'agost de 1934, va provocar la mort de dos passatgers de la Barca: el conductor de l'autobús i el fill d'un personatge important de la burgesia reusenca. La col·lisió es va produir a la cruïlla amb parada del Carrilet anomenada "Quatre Carreteres" amb un vehicle francès que els va envestir<sup>81</sup>.

La Barca va continuar el seu servei després de la Guerra Civil i es va popularitzar el seu ús entre els estiuejants, que sovint veien com les aglomeracions que es produïen sobretot en dies festius al Carrilet quedaven diluïdes amb aquest còmode servei per carretera. En alguns casos, veiem com alguns lectors i redactors, detallen els inconvenients de seguretat que presenta el tren davant l'autobús complementari que uneix la plaça Prim de Reus amb les platges de Salou<sup>82</sup>.

## 7.2 Guerra civil i postguerra

Durant la Guerra Civil Espanyola (1936-1939), les dades i publicacions sobre el Carrilet o la CRT són escasses o gairebé nul·les. Salmerón explica que després de la crisi del 1929, tornen els problemes originats per la Primera Guerra Mundial (1914-1919) per la falta de carbó i matèries primeres. El servei tot i els bombardejos i les ocupacions franquistes, es manté actiu gairebé durant tots els dies de temporada malgrat l'estat deplorable del material mòbil i la infraestructura (*Figura 8*). La premsa no ofereix cap notícia al respecte que sigui remarcable.

A finals de 1946, s'autoritza a les companyies de ferrocarrils de via estreta, a través d'un Decret del 20 de desembre del mateix any, a pujar les tarifes per compensar l'elevat cost dels recursos i les matèries primeres que hi havia. En el cas del Carrilet, s'autoritza un augment del 40% en els bitllets de viatgers i un 20% en el cost del transport de mercaderies. És la primera vegada que, des de la nacionalització dels

---

<sup>81</sup> "Notes Comarcals". L'accident automobilístic d'ahir - Dos morts i gran nombre de ferits. (1934, 10 d'agost). *Diari de Tarragona*. Pàgina 2.

<sup>82</sup> J. S. T. (1949, 24 de juliol). *Comentario. ¿Va a suprimirse la línea de autobuses a Salou? Diario Español en Reus*. Pàgina 4.

ferrocarrils unificats sota el nom de RENFE, es nomenen els ferrocarrils de via estreta en un document del *Consejo de Ministros* durant la postguerra<sup>83</sup>.



Figura 8. BORRÀS SOTORRA, E. (1940-1948). *El carrilet de Salou* [plàstic Virat]. Centre de la Imatge Mas Iglesias, Reus / Arxiu Històric de l'Agrupació fotogràfica de Reus. Número de registre: 3200.

El 1949, als accionistes que acreditessin posseir un mínim de 25 accions de la CRT podien obtenir un passi per a agafar el tren de forma gratuïta durant tota la temporada. Es va publicar l'anunci al *Diario Español en Reus* a la Secció Financera<sup>84</sup>. D'aquesta manera, es pretenia incentivar l'ús del servei que encara estava recuperant xifres i assumint força pèrdues econòmiques. No serà fins els anys 50 que es rebran ajudes econòmiques de l'Estat que permetrà modernitzar el Carrilet i recuperar el capital invertit.

<sup>83</sup> F. LADREDA Y M. VALDÉS, J. M. (1946, 28 de desembre). *DECRETO de 20 de diciembre de 1943 por la que se autoriza la elevación de tarifas en las Compañías de Ferrocarriles de Vía Estrecha a partir de primero de enero de 1947*. Boletín Oficial del Estado.

<sup>84</sup> "Sección Financiera. Compañía Reusense de Tranvías, S.A." (1949, 26 de maig). *Diario Español en Reus*. Pàgina 3, Columna 4.

## 8. Els darrers anys (1950-1975)

### 8.1 El cotxe i les carreteres

La major part de la societat espanyola recorda els anys 50 com el primer moment en què era assequible comprar un cotxe i la gran modernització de les carreteres. Coincideix també en el moment en què l'Estat, no només comença a construir gràcies a la iniciativa privada les autopistes, crea la primera marca estatal d'automòbils: SEAT. Això va repercutir seriosament en el servei dels ferrocarrils de curt recorregut com el Carrilet.

A Reus, la *Compañía de Reusense de Automoviles La Hispania, S.A.* començava a tenir renom gràcies al reforç què feia al Carrilet durant les temporades d'estiu amb els seus autobusos. Trobem en molts diaris l'horari combinat dels dos mètodes de transport. També trobem al BOE l'adjudicació del servei Reus-Cambrils on estipula el cànon que ha de pagar a RENFE i a la CRT per l'usdefruit del servei de viatgers per carretera que efectuava<sup>85</sup>.

### 8.2 L'auge del turisme

Els anys del *desarrollismo* del règim franquista va suposar el complet abandó del model econòmic de l'autarquia i l'aïllament d'Espanya dels altres països de la òrbita europea. Això va propiciar una arribada massiva de turistes que buscaven les platges i el bon temps, com les que hi havia durant les temporades d'estiu a Salou. Aquest fenomen va canviar per complet el servei que ofería el Carrilet i la visió popular al respecte.

La pujada de les tarifes que es va dur a terme arreu del territori a les línies de ferrocarril estatals (o més conegut com a RENFE) durant els anys 50 va tenir la seva repercussió també sobre els ferrocarrils de via estreta. El Ministre d'Obres Públiques el 1954 aprovava que les línies no-deficitàries, com el cas del Carrilet, podien pujar

---

<sup>85</sup> C. FESSER, P. D. (1956, 09 de març). *Adjudicando definitivamente el servicio público regular de transporte mecánico de viajeros, equipajes y encargos por carretera entre Cambrils y su barrio marítimo y Reus provincia de Tarragona, expediente número 4.464, convalidando el que actualmente explota, a "Compañía Reusense de Automoviles La Hispania, S. A."*. Boletín Oficial del Estado. Pàgina 29.

les tarifes fins arribar al límit de les línies estatals i aprovar les mesures de despesa que fossin necessàries<sup>86</sup>.



*Figura 9. CATALÀ I ROCA, P. (1950-1956). Reus. Carrilet de Reus a Salou [plàstic B/N]. Arxiu Nacional de Catalunya / FOTO-PIC (Arxiu Pere Català). Codi de referència: ANC1-1236-N-2079. <https://arxiusenlinia.cultura.gencat.cat/#/cercaavancada/detallunitat/ANC1-1236-N-2079>*

El 1956, es posa a disposició dels usuaris un “*talonario de despacho*” o avui dia més conegut com un abonament multiviatge. És la primera temporada que es pensa més de cara a les classes socials més desfavorides la possibilitat de viatjar amb el Carrilet a un preu més reduït. L'article que se'n fa ressò d'aquest fet, també posa de relleu que, en cas de que el servei es vegés suprimit per qualsevol avaria, hi hauria un greu problema de mobilitat entre les dues poblacions, sobretot durant els estius<sup>87</sup>.

<sup>86</sup> SUÁREZ DE TANGIL Y DE ANGULO, F. (1954, 13 de març). *DECRETO de 26 de febrero de 1954 sobre compensaciones por reajuste de tarifas en los Ferrocarriles de Vía Estrecha no deficitarios*. Boletín Oficial del Estado núm. 72.

<sup>87</sup> BANÚS I SANS, J. (1956, 17 de juliol). *Carnet Reusense. Diario Español en Reus*. Pàgina 5.

### 8.3 Els automotors

La temporada d'estiu del 1958 s'estrenarà amb la apagada de l'últim servei a vapor i la renovació del parc mòbil del Carrilet amb dos automotors dièsel de tipus "Billard" (Figura 10), cap dels quals es conserven avui dia. La premsa nacional i provincial se'n feia ressò d'aquest important esdeveniment i la seva posada en marxa va comptar amb la presència d'autoritats com el Director General de Ferrocarrils, el Governador Civil i l'alcalde de Reus, però no amb l'arquebisbat en persona sinó en representació<sup>88</sup>.



Figura 10. AUTOR DESCONEGUT. (1958, 10 de juliol). *Inauguració automotors* [paper B/N]. Centre de la Imatge Mas Iglesias, Reus. Número de registre: 25268.

Els nous vehicles, fabricats a França i muntats a Espanya, s'anomenaven "Billard" per ser fabricats per *Billard de Tours*. Tenien major potència i comoditat respecte a les locomotores de vapor, ja que disposaven d'aire condicionat, calefacció i cabina independent del cotxe de passatgers. La premsa assegurava que això

<sup>88</sup> BANÚS I SANS, J. (1958, 10 de juliol). *Bendición e inauguración de los automotores del servicio Reus-Salou*. *Diario Español en Reus*. Pàgina 1.

proporcionava un servei regular i continu en comptes de la limitació horària anterior<sup>89</sup>.

L'acte, organitzat per la CRT, va comptar amb la *"llegada del tramvia ochocentista"*<sup>90</sup>, on hi havia persones vestides de l'època en què es va inaugurar llavors ja feia 70 anys i es feia servir una de les locomotores que va servir durant els primers trajectes, la locomotora N° 5 "Salou" (Figura 11). El noticiari NO-DO recollia el moment i les emocions del moment:

*Los reusenses evocan con indumentarias de la época el tiempo viejo en una estampa retrospectiva del típico "carrilet". Mayores y pequeños iban así vestidos cuando se dirigían a las playas de la temporada de baño*<sup>91</sup>.



Figura 11. AUTOR DESCONEGUT. (1958, 10 de juliol). Carrilet de festa [paper B/N]. Centre de la Imatge Mas Iglesias, Reus. Número de registre: 25267.

<sup>89</sup> "autovías en el ferrocarril de Reus a Salou". (1958, 19 d'abril). *Reus Semanario de la Ciudad*. Pàgina 6.

<sup>90</sup> Ibid. Pàgina 4.

<sup>91</sup> *Noticiero Cinematográfico Español* (NO-DO) N°811 (1958, 21 de juliol). "Mejoras ferroviarias". Minuts 03:49-04:50. <https://www.rtve.es/filmoteca/no-do/not-811/1486031/>

El viatge inaugural es va fer des de la estació de mercaderies de Reus i va acabar a Salou, finalitzant un trajecte de 18 minuts. Després va arribar la locomotora de vapor amb els personatges d'època. Durant el banquet celebrat a l'Hotel Planas (el primer hotel edificat a Salou), es va recordar el projecte del canal marítim i les intencions d'ampliar les línies de tramvia des del raval de Robuster fins a la plaça Prim<sup>92</sup>.

#### 8.4 Els anys 60

La record nostàlgic de Salou i la seva transformació gràcies al ferrocarril augmenta a mesura que passen els anys amb els nous automotors dièsel. Al diari *Baleares*, es publica una crònica interessant:

*Salou fue un descubrimiento de Reus -en tiempos Reus soñó que éste fuese su puerto- a quien le ataba una simple carretera con un cruce mortal y un ferrocarrilito de vía estrecha, llamado el "Carrilet", que todavía funciona, á Dios gracias, y hasta se ha modernizado aún a costa de perder aquel aire de tren que acababan de poner los Reyes Magos para que jugasen a medias los habitantes de Reus y los pescadores de Salou<sup>93</sup>.*

A finals de dècada i en ple auge dels vehicles de carretera, Salou ja disposava de dues connexions viàries amb Tarragona (actual C-31B) i Reus (C-14). L'última autovia ràpida eliminava els passos a nivell del carrilet<sup>94</sup> i suposava una millora en la integració amb els creuaments de Quatre Carreteres, amb la construcció d'un viaducte la carretera de València a Tarragona (l'actual N-340). No obstant, l'article destaca que hi havia un "triangle viari" incomplet ja que Reus i Tarragona no gaudien d'un enllaç per carretera decent, tal i com ho feien amb Salou.

Durant aquest període la ciutat de Reus encara disposava de dues estacions d'ample ibèric: l'actual estació al Passeig de Mata o *Reus-Paseo Mata*, antigament propietat de la MZA o *Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante*; i l'antiga estació a l'Avinguda de Sant Jordi o també coneguda com a *Reus-Avenida* i *Estación de "Norte"* per antigament pertànyer a la *Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España*. Aquesta última estava en un cul-de-sac,

---

<sup>92</sup> Ibid. Pàgina 9.

<sup>93</sup> GARCIA SERRANO, R. (1966, 26 d'agost). *Crónicas desde Salou. La Casa. Baleares*. Pàgina 20.

<sup>94</sup> ANDREU, W. (1968, 1 de juliol). *Crónica de Tarragona. Necesidad de una autovia entre Reus y Tarragona. Hoja del Lunes*. Pàgina 9.

obligant els trens a invertir la marxa a través d'un pont giratori, tant per anar cap a Lleida com cap a Tarragona<sup>95</sup>.

Al haver-se construït en primer lloc per unir Reus i Tarragona, va entrar en declivi per la seva ubicació i el creixement urbà que tenia al voltant i la seva disposició ferroviària. La nacionalització dels ferrocarrils amb RENFE reduir els serveis durant els anys 50 i 60, primer amb la connexió a Tarragona i finalment amb la de Lleida el 1967, any en que es va clausurar definitivament<sup>96</sup>.

L'estació del Carrilet de Mercaderies tenia un ramal ferroviari d'ample ibèric procedent de l'antic traçat Reus-Tarragona que va quedar en desús d'ençà que va entrar en servei la doble via de la MZA (1952)<sup>97</sup> que proporcionava connexió amb Madrid i Barcelona, tot recollit en un fragment del NO-DO en una visita de Franco a Tarragona. L'aïllament en el transport de mercaderies del Carrilet estava ja servit.

### **8.5 Supressió del servei**

El 24 de juliol de 1973, el declivi del Carrilet arribarà al seu zenit: la Diputació de Tarragona acorda gestionar la supressió d'aquest ferrocarril per facilitar l'expansió urbana de Reus i, a més, s'esmenta en l'article que ho relata que aquesta no era la primera vegada que es plantejava l'eliminació, generant una forta controvèrsia entre els que volen suprimir-lo i els que defensen la seva supervivència.

Describeix el Carrilet com un mitjà de transport que va néixer fa molts anys "com una necessitat" i que ara està destinat a desaparèixer "com un obstacle". Destaca la importància social i utilitària que el carrilet ha tingut al llarg dels anys, sent un mitjà de transport utilitzat abans de l'auge del turisme i de les carreteres modernes.

L'autor de l'article reconeix que la supressió del tramvia permetrà l'eixample de la carretera i la connexió amb l'autovia de Salou, així com l'expansió de la zona sud de Reus. Tot i això, lamenta la pèrdua del tramvia com un símbol del passat i d'una

---

<sup>95</sup> PÀMIES, A. (2016, 27 de juny). *Estacions. El Reus de via ampla (II): l'Estació del Passeig de Mata*. Tren.cat. <https://tren.cat/estacions/el-reus-de-via-ampla-iii-lestacio-del-passeig-de-mata/>

<sup>96</sup> PÀMIES, A. (2016, 19 de juny). *Estacions. El Reus de via ampla (II): l'Estació del Nord*. Tren.cat. <https://tren.cat/estacions/el-reus-de-via-ampla-ii-les-estacions-desaparegudes>

<sup>97</sup> *Noticiero Cinematográfico Español (NO-DO) N°493B (1952, 16 de juny). Franco en Catalunya*. Minuts 06:58-08:14. <https://www.rtve.es/filmoteca/no-do/not-493/1469648/>

època romàntica, però considera que és el preu que s'ha de pagar al progrés, la vida moderna i la pol·lució<sup>98</sup>. El mateix autor recordava amb nostàlgia en un altre article els anys 20 a Salou i el paper que jugava el carrilet amb els estiuejants que anaven de Reus a la platja, tan sols dos anys abans al mateix diari<sup>99</sup>.



Figura 12. AUTOR DESCONEGUT. (aprox. 1970). Estació de Palosanto [paper B/N]. Centre de la Imatge Mas Iglesias, Reus. Número de registre: 25265.

Anys més tard a l'abandó final de la infraestructura i la declaració oficial com a inservible encara podem trobar algunes referències al ferrocarril: en un article del 6 de maig de 1979, s'aborda la necessitat de desdoblament del tram de carretera entre la cruïlla coneguda com a "Cuatro Carreteras", la que va ser també parada del Carrilet. Assenyala la importància de dur a terme aquesta obra, que complementaria el nou traçat construït per la Diputació entre la Plaça d'Europa i la cruïlla esmentada.

S'esmenta que l'aixecament dels carrils del Carrilet estava pendent de la resolució del Ministeri d'Obres Públiques. Tot i que l'obra avança lentament, es comença a generar el clima propici per dur-la a terme en un futur més o menys proper.

<sup>98</sup> RUESTES, J. (1974, 24 de juliol). *Requiem por un "Carrilet"*. *Aragón Express*. Pàgina 24.

<sup>99</sup> RUESTES, J. (1972, 11 d'agost). *SALOU, años 30*. *Aragón Express*. Pàgina 4.

Manifesta que els habitants de Reus “desitgen que es realitzi com més aviat millor a causa de l'expansió urbana que experimenta aquesta zona en direcció a Salou”.

L'aixecament dels rails i travesses del ferrocarril havia de permetre l'ocupació dels terrenys sobrants i així projectar el desdoblament de la ruta actual. Es destaca que aquesta obra tindria un lloc destacat en el context de les comunicacions al Camp de Tarragona, satisfent les necessitats dels usuaris. Tot i que afectaria indirectament els habitants de Tarragona, s'emfatitza la importància de considerar tots els interessos a causa de la proximitat i la reducció de distàncies<sup>100</sup>.

### 8.6 Talgo i el tren vertebrat

L'11 de novembre de 1974 es va inaugurar al Centre de Lectura de Reus, a càrrec de l'inventor de Talgo l'enginyer Alejandro Goicoechea (1895-1984), una exposició de diferents imatges i audiovisuals del seu nou “tren vertebrat”. Aquest era un prototip de monorail elevat, és a dir, un tren que es desplaçava sobre dos eixos laterals de formigó a una altura considerable. La idea d'aquest invent era substituir el Carrilet<sup>101</sup>.

La conferència que va donar va ser un èxit. Aquest nou tren pretenia donar solució al problema de mobilitat i transport que patia la zona i la manca d'inversió que tenia el Carrilet llavors. El *Diario de Reus* posa de relleu que el mateix Goicoechea estuiejava a Salou i què aquella era una de les principals motivacions per les quals l'enginyer presentava el seu projecte<sup>102</sup> inicialment construït com a prototip a Maspalomas, una localitat de les Illes Canàries<sup>103</sup>.

El convenciment per part de l'opinió pública i de la premsa del moment que el tren vertebrat de l'inventor del Talgo s'implantaria entre Reus i Salou era gairebé innegable. Hi havia un consens generalitzat sobre la necessitat de substituir el Carrilet i les seves vies de ferro per un tren aeri amb rodes pneumàtiques i els

---

<sup>100</sup> PETROFILO. (1979, 6 de maig). *Cuatro Carreteras-Reus. Diario Español*. Pàgina 4.

<sup>101</sup> EDITORIAL. (1974, 10 de novembre). *El Ingeniero Goicoechea, en Reus. Diario de Reus*. Pàgina 1.

<sup>102</sup> “Interesante conferencia de Goicoechea sobre el tren vertebrado”. (1974, 17 de novembre). *Diario de Reus*. Pàgina 8.

<sup>103</sup> *Noticiero Cinematográfico Español (NO-DO) N°1656B* (1974, 7 d'octubre). *Página en color. Tren vertebrado*. Minuts 07:42-10:14. <https://www.rtve.es/filmoteca/no-do/not-1656/1467351/>

innumerables avantatges que això provocaria: comoditat, seguretat, rendibilitat i l'anhelada integració urbana amb l'eliminació dels passos a nivell<sup>104</sup>. Podem assegurar avui dia que el miratge d'aquest nou projecte va fer oblidar que invertint en millorar llavors el servei existent hauria garantit la supervivència del Carrilet fins avui dia.



Figura 13. ARQUÉ. (1970, 19 de juny). Prueba de tren vertebrado en Santa Cruz de Campezo [paper B/N]. Archivo Municipal de Vitoria-Gasteiz.

Dies més tard, la columna "Figura de la Semana" del *Diario Español* del 24 de novembre de 1974 estava dedicada a Alejandro Goicoechea. Aquesta abordarà la passada visita al Centre de Lectura de Reus i la seva proposta d'utilitzar el tren vertebrat com a substitut del tramvia de Reus a Salou, la desaparició del qual es veia probable en aquell moment. S'assegurava també que el tren vertebrat podria oferir serveis més amplis i permetre una comunicació més fluida amb la zona costanera, especialment amb Salou.

---

<sup>104</sup> "Siempre pensé que la línea Reus-Salou era ideal para el lanzamiento del tren vertebrado". (1974, 19 de novembre). *Diario de Reus*. Pàgina 8.

L'editorial destaca la importància del projecte i les esperances que suscitava, així com la destacada personalitat de l'expositor, Alejandro Goicoechea, que tenia vincles familiars amb Tarragona. Per tot això, l'article el presenta com la "Figura de la Semana". Es destaca el suport de l'Ajuntament, l'atenció generada per l'exposició de Goicoechea i les possibilitats que aquest nou sistema de transport podria oferir<sup>105</sup>.

No obstant aquesta eufòria pel projecte, la premsa comença a patir un viratge que fa preveure la mort del mateix. El llavors alcalde de Reus, Josep Francesc Llevat Briansó (1941), publicava al *Diario de Reus* el 1975 que era important promoure la construcció del tren vertebrat en substitució del Carrilet però també l'ampliació i millora de l'autovia Reus-Salou que creuava la N-340 i l'AP-7 i sovint patia col·lapses sobretot durant la temporada d'estiu i en les hores punta.

Si bé havia quedat definit el projecte constructiu publicat el 1976, per un total de 500 milions de pessetes (xifra curiosament semblant al del TramCamp en euros) que tindria un traçat soterrat dins la ciutat de Reus en la seva penetració cap al centre urbà<sup>106</sup>, mai es duria a terme. El traçat del Carrilet llavors ja havia sigut desmantellat i havien iniciat les obres per ampliar a doble carril la C-14 (l'actual autovia Reus-Salou). És aquest llavors el final històric conegut fins ara del Carrilet, derrotat davant d'un auge ferotge del vehicle privat i de les carreteres.

---

<sup>105</sup> "La Figura de la Semana. Alejandro Goicoechea". (1974, 24 de novembre). *Diario Español*. Pàgina 32.

<sup>106</sup> "Tren vertebrado Reus-Salou. España al día". (1976, 02 de juny). *Mediterraneo*. Pàgina 8.

## 9. Patrimoni

El patrimoni ferroviari del Carrilet ha quedat reduït a pocs elements repartits per on abans hi circulava. La majoria d'aquests elements s'exposaran en aquest capítol del treball per a avaluar-ne l'estat actual i, tanmateix, veure quin recorregut han tingut (exposicions, trasllats, restauracions o abandó) amb un anàlisi del futur que els pot deparar. També s'oferirà una visió comparativa amb altres carrilets de Catalunya.

Alguns elements del Carrilet van ser entregats a l'Associació d'Amics del Ferrocarril de Reus per a la seva conservació, més tard distribuïts pel territori i col·locats en places, jardins i rotondes com a monuments. La major part de la infraestructura no va patir la mateixa sort, doncs les estacions i baixadors van ser completament desmantellats (excepte l'estació de Salou).

### 9.1 Estacions

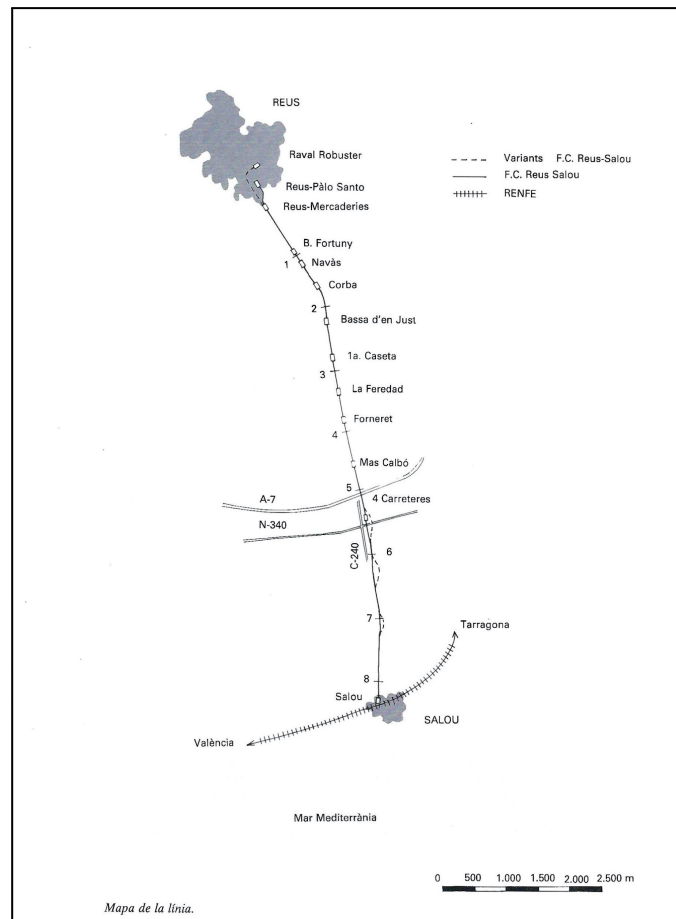
La primera referència de les estacions que hi havia des de la inauguració la trobem el 1893, on s'identifiquen quatre (*Figura 14*). No obstant, gràcies a la reconstrucció a través de les imatges i documents de la CRT on s'indiquen, per exemple, quantes persones treballaven en cada estació i baixador, hi ha un mapa dins de l'obra de Carles Salmerón (*Figura 15*).

Parada	Punt quilomètric	Parada	Punt quilomètric
Reus	PK 0	Salou	PK 0
Mas Calbó	PK 5	Cuatro Carreteras	PK 2
Cuatro Carreteras	PK 6	Mas Calbó	PK 3
Salou	PK 8	Salou	PK 8

*Figura 14.* DE LA TORRE, E. (1894). *Anuario de los Ferrocarriles Españoles. Año II 1894.* Administración Santa Brigida 1 Madrid. Biblioteca Nacional de España. Pàgina 56.

A Reus tot i haver la major part d'edificis (estacions, cotxeres i tallers), la pèrdua de patrimoni es va fer efectiva per culpa de la expansió urbana de la ciutat cap al sud. Tot i això, ha dedicat una avinguda al Carrilet i erigit una de les locomotores a la

rotonda que la precedeix. Aquest emplaçament és rellevant doncs era el punt on hi havia l'estació de Reus-Palosanto (*Figura 12*). Més avall, a través del Carrer de l'Escultor Rocamora, on actualment s'erigeix l'Estació d'Autobusos de Reus hi hauria l'estació de Reus-Mercaderies.



*Figura 15. SALMERÓN I BOSCH, Carles. (1987). "Esquema de la línia de Reus a Salou". El tren de Salou, Història del ferrocarril Reus-Salou, Els Trens de Catalunya. Pàgina 58.*

L'actual avinguda del Carrilet presenta un parc infantil amb elements que recorden el tren i a la banda nord del parc hi ha un mur decorat amb pintures sobre el Carrilet. El solar que va deixar l'estació va servir en part per construir un aparcament subterrani i aixecar l'edifici del mercat municipal del Carrilet. També se li ha donat homenatge atorgant al barri el mateix nom que tenia el tren. Ho podem observar a la *Figura 16*.



*Figura 16. VILAJOSANA, J. (2023). Parc de l'Avinguda del Carrilet [digital Color]. Obra autor.*

En la següent comparativa topogràfica (*Figura 17*), podem observar com el traçat del Carrilet es manté gairebé idèntic fins a la primera meitat de segle XX. Reus disposava de dues estacions ferroviàries i quatre traçats diferents: Saragossa, Lleida, Roda de Barà i Tarragona. Aquesta situació està descrita en el punt 5 d'aquest treball. El mapa topogràfic del 1951 ens mostra que es va construir una variant a través del pont de l'actual N-340 o carretera de Barcelona a València però sense variar massa el seu recorregut original.

Tot i que no s'aprecia l'esquema de vies, es pot apreciar com es produeix un creixement urbà a Reus cap la zona sud, engolint l'inici del traçat ferroviari del Carrilet. També es pot veure que la cèntrica estació de Reus-Avinguda és suprimida i s'unifiquen els quatre traçats ferroviaris de via ampla en una sola estació al nord. En el segle XXI (tot i que no s'arriba a contemplar tot en la comparativa) Reus quedarà separada del Corredor Mediterrani, desconnectada de l'estació d'alta velocitat Camp de Tarragona amb la supressió i desmantellament de la línia Reus-Roda de Barà i òbviament de l'antiga línia amb Salou, un clar despropòsit en termes de planificació d'infraestructures.

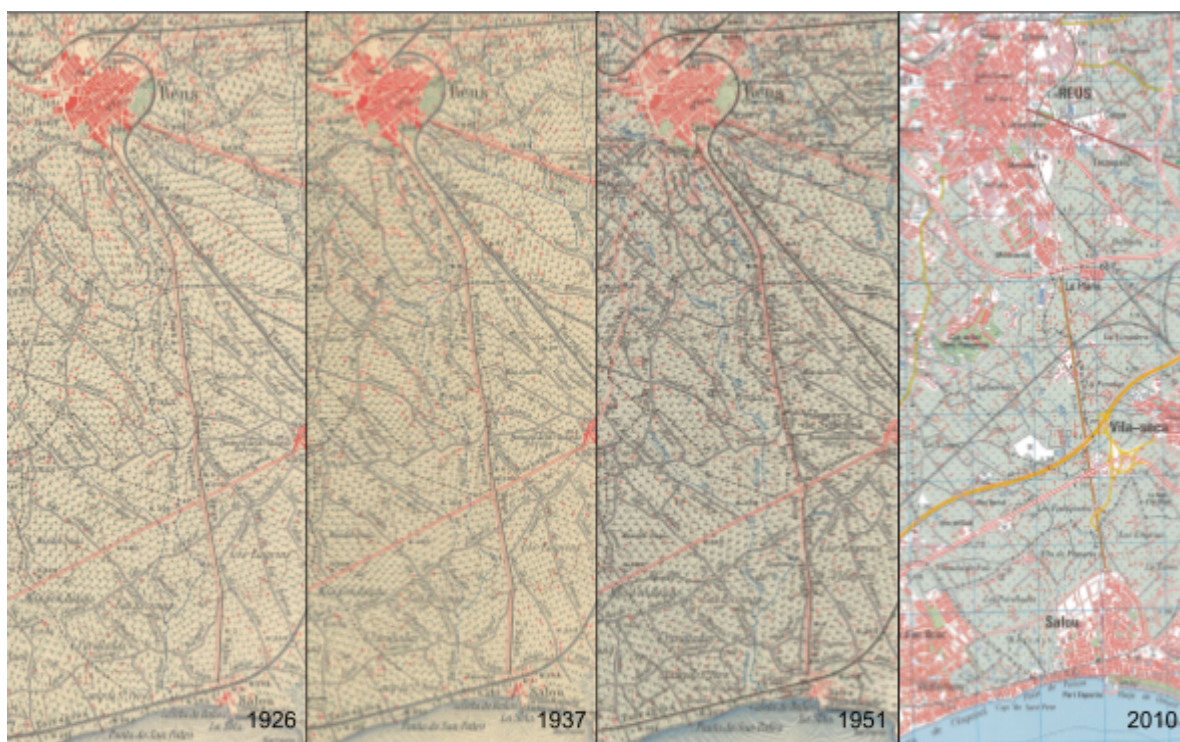


Figura 17. INSTITUTO GEOGRÁFICO NACIONAL. Reus. Mapa Topográfico Nacional 1:50.000. Catálogo de la Cartoteca. (1926, 1937, 1951 i 2010). Muntatge obra autor. <https://www.ign.es/web/catalogo-cartoteca/resources/html/037633.html>

D'aquestes quatre estacions, malauradament, només se'n conserva avui dia la de Salou, després d'anys d'abandonament de la infraestructura i del material mòbil que s'estacionava davant d'ella. Com que els terrenys i els edificis arran el desmantellament van passar a mans públiques, hi havia el perill imminent a què es demolís, donat que es trobaven en un terreny revaloritzat per la fi del servei ferroviari.

Aquesta afirmació se sustenta des del punt de vista que ha suposat el desmantellament de la via única entre Salou i Vandellòs i la posada en marxa de la variant del Corredor del Mediterrani. Aquesta ha provocat moltes crítiques per part de les associacions en defensa del ferrocarril<sup>107</sup> i en detriment del teixit econòmic

<sup>107</sup> MIRALL, E. (2020, 07 de gener). La nova variant ferroviària de Vandellòs s'inaugurarà entre crítiques. Diari ARA. [https://www.ara.cat/societat/tarragona-perd-tren-velocitat-alta\\_1\\_2453137.html](https://www.ara.cat/societat/tarragona-perd-tren-velocitat-alta_1_2453137.html)



Figura 18. VILAJOSANA, J. (2023). *Plaça del Carrilet de Salou* [digital Color]. Obra autor.



Figura 19. AUTOR DESCONEGUT. [B/N]. Fons Recordant Salou. <https://www.facebook.com/photo/?fbid=10222534374060095&set=gm.8288476341194890&idovanity=123746071001332>

que el ferrocarril beneficiava<sup>108</sup>, tot i ser una infraestructura llargament reivindicada per entitats i partits locals.

La pèrdua del patrimoni històric ferroviari s'ha fet palesa també amb aquests esdeveniments recents, com ha passat a Cambrils. L'antiga estació del traçat desmantellat ubicada al mig d'una gran avinguda urbana, fruit del creixement residencial cap al mar, era susceptible de ser demolida per interessos urbanístics i, tot i la campanya ciutadana per evitar-ho<sup>109</sup> finalment va ser destruïda gràcies al gran interès que tenia el consistori d'obrir pas a l'avinguda<sup>110</sup>.

Durant el 1985, 10 anys després que l'últim tren realitzés l'últim servei, l'edifici de l'estació de viatgers de Salou es va convertir en la llar dels jubilats. Poc després de la segregació de Salou de Vila-seca, el 30 d'octubre de 1989, el poble va iniciar la

<sup>108</sup> SIERRA C., MARSINACH, C. (2020, 19 de gener). *El cierre de las estaciones de Salou y Cambrils perjudica a los bares más cercanos*. *Diari de Tarragona*. <https://www.diaridetarragona.com/costa/el-cierre-de-las-estaciones-de-salou-y-cambrils-perjudica-a-los-bares-mas-cercanos-20200119-0024-NHDT202001190024>

<sup>109</sup> SIERRA, C. (2021, 09 d'abril). *Campaña para salvar el edificio de la antigua estación de tren de Cambrils*. *Diari de Tarragona*. <https://www.diaridetarragona.com/costa/campana-para-salvar-el-edificio-de-la-antigua-estacion-de-tren-de-cambrils-20210409-0065-MIDT202104090065>

<sup>110</sup> "Comença l'enderrocament de l'antiga estació de tren de Cambrils" (2022, 21 d'abril). *Diari Més*. [https://www.diarimes.com/es/noticias/camp\\_tarragona/2022/04/21/empieza\\_derribo\\_la\\_antigua\\_estacion\\_tren\\_cambrils\\_121216\\_1093.html](https://www.diarimes.com/es/noticias/camp_tarragona/2022/04/21/empieza_derribo_la_antigua_estacion_tren_cambrils_121216_1093.html)

seva expansió demogràfica a la banda nord de la línia ferroviària d'Almansa i València a Tarragona, traslladant el seu ajuntament a nous edificis i redissenyant carrers i places.

Es va edificar una nova llar dels jubilats on hi havia l'Hotel Llurba<sup>111</sup> just a davant de les estacions ferroviàries i l'edifici restà com a un equipament per a activitats infantils (*Figura 18*). L'edifici annex a l'estació de viatgers de RENFE, que s'utilitzava per al trasllat de mercaderies d'una línia a l'altra, també es va convertir en un edifici de lleure amb equipaments esportius. Al mig, es va construir una gran font per col·locar la locomotora Prim de vapor i un dels cotxes de viatgers de fusta construïts als tallers de la CRT a Reus<sup>112</sup>.

## 9.2 Locomotores, cotxes i vagons

La major part de les locomotores que fins avui dia perduren han quedat com a monuments en places i rotondes, condemnades al deteriorament que produeix restar a la intempèrie. No obstant, algunes d'elles que encara es poden admirar han patit restauracions i remodelacions. Algunes altres actualment pateixen un deteriorament degut a la deixadesa.

Nº	Nom	Any	Estat
1	Reus	1886	Retirada del servei el 1922
2	Fortuny	1886	Retirada del servei el 1916
3	Prim	1886	Monument restaurat juntament amb cotxe Falcon N°2
4	Las Planas	1889	Destruïda
5	Salou	1888	Monument restaurat
6	Mas Calvó	1888	Monument restaurat juntament amb cotxe Falcon N°6

<sup>111</sup> SARDIÑA ALCOBERRO, Joan. (2019). *Carrers mullats, calaixos eixuts. Els negocis singulars de Salou (1764-1975)*. Pàgina 34.

<sup>112</sup> *La locomotora del Carrilet de Salou se declararà Bien Cultural de Interés Nacional*. (2021, 10 de desembre). Diari de Tarragona. <https://www.diaridetarragona.com/costa/la-locomotora-del-carrilet-de-salou-se-declarara-bien-cultural-de-interes-nacional-20211210-0008-JHDT202112100008>

Figura 20. VILAJOSANA, J. (2023). *Taula de locomotores de vapor del Carrilet*. Obra autor.

Les locomotores de vapor del Carrilet és la part del patrimoni que més es conserva avui dia, encara que només la meitat del material es conserva. La locomotora “Prim” actualment es troba a la plaça del Carrilet de Salou amb el cotxe Falcon N°2 en un estat força deplorable. L’any en què es publica aquest treball, el 2023, la font que delimita la via pública del pedestal on hi ha el tren no funciona (per sequera o problemes tècnics) i ha donat màniga ampla a actes vandàlics. Ho podem apreciar a la foto a continuació.

La locomotora “Salou” es troba a la rotonda on conflueixen l’Avinguda del Carrilet i l’Avinguda de Pere el Cerimoniós de Reus. Està restaurada i en bon estat, tot i trobar-se a la intempèrie. La locomotora “Mas Calvó”, curiosament, és un monument també però es troba dins d’una urbanització privada en una zona de Vilafortuny (terme municipal de Cambrils) anomenada Reus-Mediterrani i està acompanyada del cotxe de viatgers Falcon N°6, tal i com podem observar a la següent imatge.

La majoria dels fons fotogràfics als que s’ha tingut accés contenien imatges on es podien observar que la majoria dels vagons i cotxes de fabricació pròpia de la CRT es van anar acumulant durant els anys 50 i 60 a les rodalies de les cotxeres de Reus. L’estat que presentaven eren d’abandó i destrucció quasi total, fet que demostra que es podria repetir el mateix amb el cotxe Falcon N°2 a Salou si no rep una bona restauració i manteniment.

Pel que fa els automotors dièsel Billard o Ferrotrade no han tingut continuïtat i després de mesos abandonats arran el projecte fallit de remodelació de la infraestructura van ser traslladats o desballestats. Les dues primeres locomotores de vapor, que van ser retirades, es possible que es venguessin per prestar servei a altres línies, tal i com podem interpretar d’un anunci publicat a la *Gaceta de los caminos de hierro* de 1907, on es venen dos locomotores “noves” o “en bon estat”<sup>113</sup>.

---

<sup>113</sup> “Ocasión”. (1907, 16 de gener). *Gaceta de los caminos de hierro*. Pàgina 31.



Figura 21. VILAJOSANA, J. (2023). *Locomotora N°5 a Reus* [digital Color]. Obra autor.



Figura 22. CATALÀ I ROCA, P. (1950-1956). *Reus. Carrilet de Reus a Salou* [plàstic B/N]. Arxiu Nacional de Catalunya / FOTO-PIC (Arxiu Pere Català). Codi de referència: ANC1-1236-N-2080.

<https://arxiusenlinia.cultura.gencat.cat/#/cerca/sica/detallunitat/ANC1-1236-N-2080>



Figura 23. VILAJOSANA, J. (2023). *Locomotora N°3 a Salou* [digital Color]. Obra autor.



Figura 24. FAMÍLIA CUYÀS. (1960). *Carrilet de Reus a Salou* [B/N]. Fons família Cuyàs (1905-1980) / Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya (ICGC). Codi de referència: RF.12002.

<https://cartotecadigital.icgc.cat/digital/collection/cuyas/id/7848/rec/33>



Figura 25. VILAJOSANA, J. (2023). *Locomotora N°6 a Reus-Mediterrani* [digital Color]. Obra autor.



Figura 26. VELEZ, L. (N/A). *Vagó del Carrilet* [digital B/N]. Centre de la Imatge Mas Iglesias, Reus / Fons Anna Velez Martí. Número de registre: 44800.



Figura 27. VILAJOSANA, J. (2023). *Cotxe viatgers falcon a Salou* [digital Color]. Obra autor.



Figura 28. AUTOR DESCONEGUT. (N/A). *Vagó del Carrilet* [paper B/N]. Centre de la Imatge Mas Iglesias, Reus / Museu de Reus. Número de registre: 25263.

### 9.3 Altres elements

Davant de l'actual estació del Carrilet de Salou, transformada en un espai infantil i lleure, hi ha encara al final de les antigues vies la taula ferroviària emprada per a girar les locomotores i realitzar el trajecte en sentit oposat. És un dels elements de la infraestructura que queda en el seu lloc original que, d'una forma gairebé poètica, marca el final del recorregut del tren que havia de girar per tornar al seu lloc d'origen. Es pot observar en la següent imatge.



Figura 29. VILAJOSANA, J. (2023). *Taula ferroviària a Salou* [digital Color]. Obra autor.

## 9.4 Exemples similars

### 9.4.1 El carrilet Tortosa-La Cava

El ferrocarril econòmic es va inaugurar el 1926 per substituir el tràfic marítim que transportava l'arròs del Delta fins a Tortosa<sup>114</sup>. No hem d'oblidar que, encara que Tortosa avui dia es trobi en una situació ferroviària de cul-de-sac, hi havia una estació passant de l'antic traçat Almansa-València-Tarragona, un dels camins de ferro més importants de l'arc mediterrani que creuava el riu Ebre a l'altura del municipi i va esdevenir una via important durant la Guerra Civil sobretot a la batalla de l'Ebre (1938).

El tràfic de mercaderies i viatgers va tenir un punt àlgid durant els anys 30, però el seu servei tot i què va ser més breu que la línia Reus-Salou va patir la mateixa condemna l'any 1967<sup>115</sup>: l'auge de l'automòbil i el tràfic per carretera<sup>116</sup>. No genys menys, el llegat va tenir un fort impacte fins al punt d'esdevenir una ruta enllaçava amb el ferrocarril del Val de Zafán (la Puebla de Híjar-Tortosa), unificant (després

---

<sup>114</sup> ALCAIDE GONZÁLEZ, R. (1 d'agost del 2000). *El trenet de Valencia (1888-2000): la dimensió històrica y tecnològica de un transporte público*. Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. <https://www.ub.edu/geocrit/sn-69-13.htm>

<sup>115</sup> Ibid.

<sup>116</sup> FGC. Comunicat de premsa (26 d'agost del 2011). *FGC tanca un acord per recuperar l'antic traçat del carrilet del Delta de l'Ebre*. Comunicació FGC. Generalitat de Catalunya.

dels seus respectius desmantellaments) la via verda del Baix Ebre amb el de la Terra Alta i el Baix Aragó.

Aquests dos exemples han servit per demostrar dues conclusions. La primera demostra que tot i que les dues administracions van absorbir les línies (Val de Zafán per RENFE per ser d'ample ibèric el 1941 i Tortosa-La Cava per FEVE per ser d'ample mètric el 1964) no van impedir la seva clausura degut a la poca viabilitat econòmica i l'elevat cost de manteniment. A més el 2011, FGC va mostrar interès per restaurar-ne un dels traçats, juntament amb l'associació d'Amics del Carrilet del Delta de l'Ebre<sup>117</sup>.

La segona conclusió posa de relleu la diferència del recorregut dels traçats. Aquest Carrilet, al no trobar-se en la major part en zones de creixement urbà i desenvolupament econòmic, va patir la conversió a via verda exclusiva per a excursionistes i ciclistes amb alguns trams compartits per carreteres. Malauradament el traçat Reus-Salou no va patir la mateixa "sort" donat el gran valor urbanístic i viari que tenien els terrenys alliberats per les antigues vies i edificis.

#### **9.4.2 TramCamp**

La idea de tornar a ficar en marxa un sistema ferroviari que connecti les principals poblacions del Camp de Tarragona no és una novetat, sinó més aviat un projecte que s'ha anat modificant amb el temps i ha patit abandonament per part de governs municipals i autonòmics durant varies dècades<sup>118</sup>. A més, el transport de mercaderies i les infraestructures logístiques d'intercanvi entre ferrocarril, carretera i port no només està segregat d'aquest projecte sinó plenament consolidat amb l'entrada en funcionament de la variant del Corredor Mediterrani (2020).

Llavors el que es planteja, per part dels ajuntaments que han facilitat el desmantellament ferroviari als centres urbans (Cambrils i Salou), és utilitzar el sòl alliberat per un nou traçat de tipus tramviari (com el que realitzava el Carrilet a

---

<sup>117</sup> Ibid.

<sup>118</sup> "Impuls al primer tram del tren-tramvia del Camp de Tarragona". Actualitat. (2022, 24 de gener). *Generalitat de Catalunya* (gencat.cat). <https://web.gencat.cat/ca/actualitat/detall/Impuls-al-primer-tram-del-tren-tramvia-del-Camp-de-Tarragona>

través del Raval de Robuster i l'Estació de Palo Santo) que uneixi Tarragona, Reus, La Canonja, Vila-seca, Salou i Cambrils i sigui gestionat per l'empresa Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) amb el finançament del govern autonòmic (aproximadament 500 milions d'euros)<sup>119</sup>.

No obstant, per entendre quin camí ha seguit els estudis informatius i projectes constructius d'aquest "TramCamp", no només hem de consultar breument l'hemeroteca dels últims 15 anys sinó que també hem de veure amb perspectiva quina era la situació del transport públic al Camp de Tarragona fa 20 anys. Llavors, el 2003, es creava un consorci de transports de viatgers que pretenia aglutinar els principals ajuntaments i consells comarcals (2006) i unificar-los amb la integració tarifària (2008) tal i com feia l'Autoritat del Transport Metropolità de Barcelona.

El Pla de transports de viatgers de Catalunya (2008-2012) va definir molt bé quines eren les prioritats de millora en el servei ferroviari i la necessitat de ficar en marxa la xarxa de rodalies del Camp de Tarragona i els seus principals eixos de demanda. Malauradament, tot i la bondat de la proposta no es té en compte que hi ha d'haver connivència amb els tràfic ferroviari de la xarxa ferroviària general (RFIG) i el respectiu tràfic de viatgers i mercaderies, abocant a la creació de noves línies i recorreguts al col·lapse de la xarxa<sup>120</sup>.

D'aquesta manera, el desmantellament de la línia Vandellòs-Salou i un augment insostenible de circulacions de trens sobre una xarxa ja saturada, el TramCamp neix fruit d'aquesta necessitat de tornar a ficar en marxa un altre Carrilet però que aquesta vegada segueixi els anhels d'ampliació metropolitana que hi va haver el 1925 sense els arguments de les barreres i contaminació acústica i atmosfèrica que s'hi puguin produir. Només fa falta el compromís econòmic i polític dels que tenen el mèrit de governar el nostre territori.

---

<sup>119</sup> "President Aragonès: 'El tramvia del Camp de Tarragona suposa un abans i un després del transport públic i una autèntica millora de la mobilitat sostenible'. Nota de premsa". (2023, 29 de març). *Generalitat de Catalunya* (president.cat). <https://president.cat/president/transformem-catalunya/noticies/495522/president-aragones-el-tramvia-del-camp-de-tarragona-suposa-un-abans-i-un-despres-del-transport-public-i-una-autentica-millora-de-la-mobilitat-sostenible>

<sup>120</sup> *Pla de transports de viatgers de Catalunya (2008-2012)*. Generalitat de Catalunya. Departament de Política Territorial i Obres Públiques. Pàgina 26.

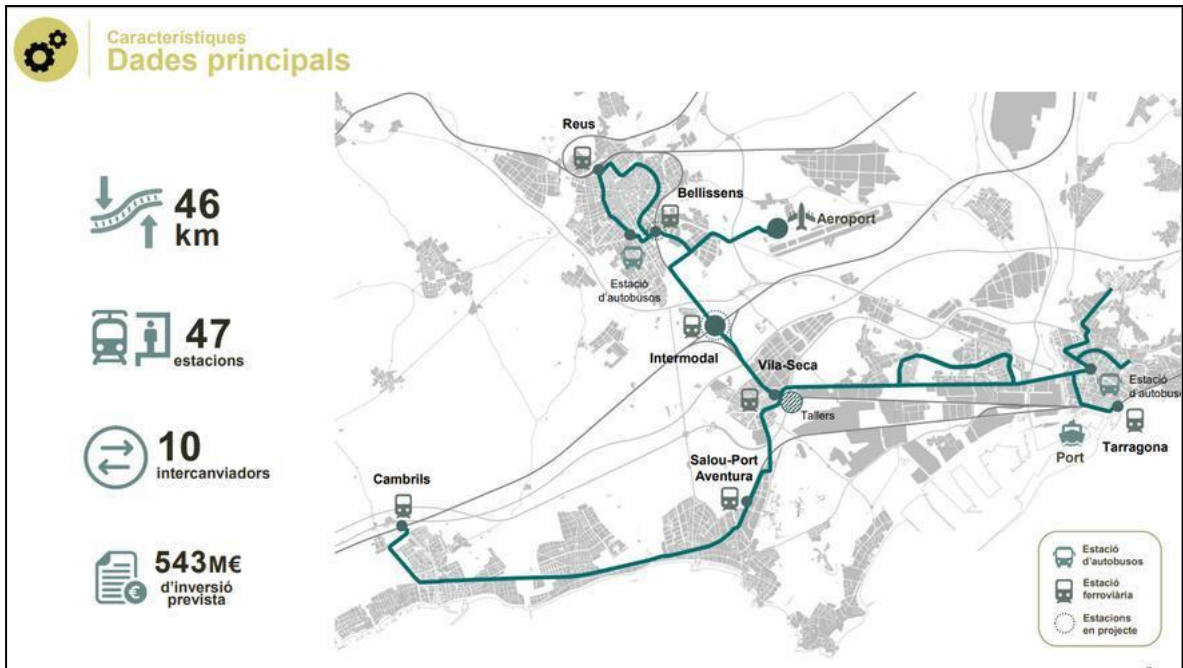


Figura 30. La xarxa del futur TramCamp. (2023). Departament de Territori / Generalitat de Catalunya.

## 10. Entrevistes

La realització d'entrevistes en aquest treball ha donat peu a seleccionar dos personatges clau per a entendre el passat de la línia Reus-Salou i l'anàlisi mediàtic que va donar lloc la seva supressió com a servei, però també per a recollir la perspectiva i el llegat dins la memòria col·lectiva i com es traduirà en un futur. Per això, s'ha seleccionat a un historiador i especialista en el transport ferroviari, com és en Joan Carles Salmerón, i la Consellera de Territori de la Generalitat de Catalunya i màxima responsabilitat política en matèria de transport i mobilitat dins del govern autonòmic, l'Honorable Senyora Ester Capella.

### 10.1 Entrevista a Joan Carles Salmerón i Fernández

Joan Carles Salmerón és un especialista i divulgador sobre el món ferroviari, especialment sobre aquells que circulen o han circulat dins la xarxa de camins de ferro de Catalunya. Actualment i durant més de 10 anys, ha dirigit *Terminus*, el Centre d'Estudis del Transport i té diverses publicacions sobre el transport ferroviari del nostre país. Pren el relleu al seu pare, Carles Salmerón i Bosch, que ha publicat desenes d'obres sobre els trens, tramvies i multitud de temes sobre el món ferroviari i el transport per rails. El seu difunt progenitor també va publicar coincidint amb el centenari del naixement, el llibre *El tren de Salou, Història del ferrocarril Reus-Salou* (1987) editat per *Terminus* (Barcelona), on feia una breu història sobre el Carrilet i explicava àmpliament tots els aspectes tècnics del tren.



Figura 31. Joan Carles Salmerón. LinkedIn

**Entrevistador: Bones Joan Carles, gràcies per acceptar la invitació a realitzar aquesta entrevista. Si et sembla bé, m'agradaria primer comentar l'obra del teu pare "El tren de Salou". Quina creus que va ser la seva principal motivació a investigar aquest tema?**

Joan Carles: Els anys 80 el meu pare va fer una col·lecció que es deia "Els Trens de Catalunya" sobre la història de totes les línies ferroviàries que hi havia a Catalunya i, en concret, sempre m'havia comentat que el tren de Salou és un dels trens que com és dels darrers carrilets de Catalunya i que ell encara havia aconseguit viatjar-hi i prendre notes en temps real, perquè ell es basava molt en la història oral i entrevistar a gent que hagués conegut aquests trens. En el cas concret del tren de Salou, a part de preguntar als empleats i extreure'n tota la història, ell va aconseguir viatjar-hi en temps real. Per això és un dels llibres de la col·lecció que ell em comentava que més il·lusió li havia fet fer, tot i què es troba en una col·lecció de més de 20 llibres alguns més preferits que altres, vaja.

**E: La història del perquè va ser construït aquest tren es remunta abans del segle XVIII. Les raons per les quals no es va construir o bé un canal marítim o bé un ferrocarril de tracció animal van ser els problemes econòmics i de rendibilitat. Es repeteix la història el 1975, quan va ser clausurat?**

JC: Nosaltres pensem que el ferrocarril de Reus i Salou és molt primitiu i des de la revolució industrial que Reus necessitava una sortida al mar, per això la gran potència industrial de Reus busca amb tots els inversors industrials la manera més fàcil de sortir al mar. Quan es promouen projectes com el canal o el camí del ferro no són per problemes econòmics sinó, com va passar en altres llocs d'Europa i fins i tot de la Península Ibèrica, no s'acaba de construir el camí de ferro ni el canal marítim perquè venim d'un segle XIX en què la tecnologia evolucionava molt ràpidament i tots els coneguts canals que sí que s'havien desenvolupat a Alemanya, França o Anglaterra com també en la Península Ibèrica concretament a l'Estat Espanyol, a Portugal no, arriben molt tard i quan es posen a construir-los com és el Canal de Castilla, el ferrocarril ha avançat tant que ja no surt a compte. Per aquest motiu passa el mateix exemple: tant el canal marítim com el ferrocarril de tracció animal, malgrat no tenen problemes econòmics entre totes les traves administratives i tirar endavant un projecte d'aquesta magnitud havia de comptar amb un fort vistiplau polític.

**E: Tenim altres exemples en què, la iniciativa popular i burgesa d'un lloc posi en marxa un ferrocarril i els poders polítics i econòmics rivalitzin i clausurin el mateix?**

JC: Sí. Bona part de les línies de Catalunya, tant de via ampla com de via estreta tenen un origen industrial. A casa meva, al Berguedà la línia entre Manresa, Berga i Guardiola, són línies que s'impulsen per iniciatives privades que al llarg de les dècades van canviant els empresaris i els inversors. Moltes acaben en mans públiques però en el cas del tren de Salou, no. El més curiós d'aquest tren és que va ser una bestiesa tancar-lo perquè no tenia dèficit, feia un servei social, que a més tot i què ningú podia preveure-ho hauria sobreviscut molts anys i entrat a les transferències a la Generalitat restaurada durant la Transició Democràtica i seria una línia més de FGC. Avui, tant que discutim el TramCamp, la línia hauria sigut l'embrió d'una potent xarxa de ferrocarrils regionals del Camp de Tarragona.

**E: La major part dels ferrocarrils de via estreta van entrar en declivi a mitjans de segle XX degut a la rivalitat amb el vehicle privat, sobretot amb un traçat de menys de 10km. Tot i no ser un exemple massa comparable, podria haver-se evitat si hagués sigut transferit a RENFE, com el Ferrocarril de Cotos, o a FGC, com la línia Llobregat-Anoia?**

JC: Tot els trens carrilets com el Reus-Salou de Catalunya va passar exactament el mateix: es van tancar per una mala administració des de Madrid. És més: es feia tot el possible des de l'administració per tancar-los. Provocaven que hi haguessin pocs viatgers amb els horaris, amb el manteniment dels trens que fallaven molt. Com menys viatgers tenien més s'accentuava el dèficit i més excuses tenien per tancar-lo. Llavors va ser molt curiós que les línies que van sobreviure fins a la democràcia van canviar de la nit al dia en pocs anys. Casualment el tren de Salou és dels últims que es tanquen i, en aquest cas particular que no tenia dèficit, només que hagués tingut uns pocs mesos més ja hauria sobreviscut com molts altres que ho van fer anteriorment.

**E: L'expansió urbana dels municipis ha motivat el trasllat, desdoblament i clausura d'algunes línies de la RFIG (*Red Ferroviaria de Interés General*) com**

**ha passat amb Salou amb la línia Tarragona-València. Va passar el mateix amb el Carrilet?**

JC: No. El Carrilet fins a la seva clausura tenia projectes de soterrament a Reus i per unes reformes a Salou que només que haguessin tingut ajudes públiques per modernitzar-lo s'hagués convertit ràpidament en un tren modern. Els projectes no només estaven ben dissenyats sinó que eren ambiciosos respecte a la integració urbana i modernització de la línia. Respecte la línia Tarragona-València que passa per Salou clausurada fa 3 anys, no s'hauria d'haver tancat en cap moment i convertit directament en un tramvia i, tal i com ja vaig dir públicament, és malversació haver desaprofitat l'oportunitat de seguir utilitzant tots aquests materials que avui dia es retiren per realitzar el TramCamp.

**E: El TramCamp recuperarà tot el trànsit de viatgers perdut en els últims 50 anys?**

JC: Sí i FGC per ordre del Govern de la Generalitat està fent molts bons passos i han avançat en projectes d'infraestructura com de material mòbil, malgrat totes les pressions polítiques i les absurditats que estan dient alguns polítics de la zona. Després de tants anys s'ha ficat fil a l'agulla i crec que en un o dos anys veurem grans passos i veurem com es recupera el trànsit de viatgers perdut en els últims 50 anys amb un sistema de transport ecològic, públic i modern com serà el TramCamp. Sobretot perquè des del tancament del tren Reus-Salou, el que s'ha patit més és una manca de planificació de les infraestructures del Camp de Tarragona, des de la construcció de l'AVE Camp de Tarragona sense una bona connexió a la ciutat a no planificar com s'integrava el Corredor Mediterrani amb tota l'àrea metropolitana de Reus i Valls. Fins i tot a dia d'avui encara tenim molts problemes a part dels viatgers amb la logística. Espero que això es pugui solucionar els pròxims anys amb una planificació que no s'ha fet fins ara.

**E: Moltes gràcies pel teu temps i per respondre les meves preguntes.**

JC: Gràcies a tu.



Figura 32. Ester Capella. (2013). Senado de España.

## 10.2 Entrevista a Ester Capella Farré

Ester Capella Farré és una política i advocada amb una llarga trajectòria laboral dins de l'àmbit jurídic de Barcelona i una gran dedicació política dins d'Esquerra Republicana de Catalunya des que va ser escollida regidora per l'Ajuntament de Barcelona el 2007 com a independent. La relació acadèmica que té amb aquest treball és que actualment ostenta el càrrec de Consellera de Territori, en substitució de Julià Fernández i Olivares des del 23 de juny de 2023.

**Entrevistador: Bones Consellera, moltes gràcies per acceptar respondre les següents preguntes. S'intentarà, per part d'aquest alumne, atendre a les qüestions econòmiques i socials de l'assumpte sense entrar massa en l'àmbit polític. En primer lloc: creu que el projecte del TramCamp és una forma de tornar a posar en marxa el Carrilet Reus-Salou i el seu ramal a Vila-seca?**

Ester Capella: El carrilet Reus-Salou tenia una vocació d'acostar Reus al port de Salou, amb la voluntat de transportar mercaderies, i també va ser utilitzat per al transport de persones, la qual cosa va permetre una gran relació entre ambdues ciutats. La concepció actual del TramCamp és relligar tot el territori i ser una eina de mobilitat entre tots els municipis metropolitans del Camp de Tarragona, pensant en la mobilitat de les persones, no en les mercaderies.

**E: Creu que l'espai que va ser retirat al ferrocarril per donar lloc al vehicle privat, està tornant a reclamar el seu lloc original?**

EC: L'actual context d'emergència climàtica fa que necessari que hi hagi un replantejament de la mobilitat, especialment en l'àmbit urbà, i que apostem pel transport col·lectiu descarbonitzat. En aquest sentit la mobilitat ferroviària ha de guanyar pes, en totes les distàncies, urbana, rodalies, mitja distància, per això

reclamem els traspàs de rodalies amb tots els recursos i les eines necessàries per a disposar d'un transport públic de qualitat. Està demostrat que si el servei públic de transport és fiable i eficient la gent fa el canvi de mode de transport, i en aquest cas creiem que el TramCamp pot donar resposta a moltes necessitats, pensant també en la interconnexió amb la xarxa de tren convencional, creiem que és una infraestructura molt potent que donarà molt servei a la ciutadania.

**E: Com pot ser que un municipi com Salou, amb més de mig milió de viatgers anuals a la línia Tarragona-València, perdés en 50 anys dues vies ferroviàries amb tant de potencial?**

EC: Segurament perquè a mitjans del segle passat la concepció que el vehicle privat era modernitat i estatus va guanyar la partida al ferrocarril i al transport públic en general, i segurament encara lluitem contra aquesta concepció en alguns àmbits però entre la ciutadania hi ha un canvi de model, especialment entre la gent jove, la qual cosa ofereix bones perspectives a futur de major utilització del transport públic.

**E: El paper que assumeix FGC és molt important. S'hauria arribat a aquesta situació si l'ens públic hagués assumit la línia abans com ho va fer amb la de Llobregat-Anoia o la de Lleida-La Pobla de Segur?**

EC: És difícil saber que hagués passat però segurament hagués canviat tot com vostè apunta. El que sí queda clar és que un bon transport públic requereix d'inversió per actualitzar la xarxa pròpiament dita i el material mòbil. El Govern de la Generalitat, a través de FGC, ha fet una aposta important per la modernització de les xarxes que gestiona i inverteix molts recursos per a que no sigui obsoleta, també amb una clara voluntat de tenir una xarxa que vertebrí el territori, i si les xarxes són eficients la gent les utilitza com queda demostrat en els exemples que vostè posava.

**E: El model tramviari és probablement la millor de les opcions per la penetració urbana a Reus i Tarragona. Creu que els ajuntaments i agents socials ficaran entrebancs a aquest projecte o bé el contrari?**

EC: Els ajuntaments han fet una clara aposta a favor del tramvia perquè saben que és una eina molt important per a la mobilitat de les ciutats, no només per a connectar ciutats sinó per a la pròpia ciutat, un mode de transport net, ràpid i eficient que relliga molt bé les pròpies ciutats especialment algunes d'elles que tenen un teixit urbà poc compacte.

**E: La Generalitat de Catalunya ha posat èmfasi en el compromís ferm de tornar a ficar les vies a Salou i fer-les arribar fins a la resta de nuclis urbans. Perquè adquireix els material mòbil abans de garantir la infraestructura? És una forma d'obligar a un futur executiu a construir el TramCamp?**

EC: Ha de pensar que la construcció del material mòbil és una feina llarga en el temps, entre que es licita el concurs i s'executa la construcció de les unitats pròpiament dites, per tant aquest encàrrec no pot esperar a disposar de la infraestructura, cal avançar en paral·lel i això és el que estem fent en aquests moments. Pel que fa a l'aposta pel projecte creiem que no hem d'obligar a ningú, la majoria de formacions polítiques amb major pes a Catalunya i al Camp de Tarragona tenen clares les bondats del projecte i una aposta decidida per executar-lo, per tant hi hagi qui hi hagi al Govern aquest projecte anirà endavant.

**E: Moltes gràcies Consellera per atendre les meves preguntes i pel temps que li ha dedicat.**

EC: Gràcies a vostè, ha estat un plaer.

## 11. Conclusions

La primera conclusió a la que podem arribar amb aquest treball és que, tot i una extensa recerca tècnica i administrativa sobre el Carrilet Reus-Salou, sense un bon anàlisi de la premsa històrica, revistes especialitzades i altres publicacions no s'havia arribat a entendre completament l'auge i declivi que va tenir aquest tren durant la seva història. Podem assegurar plenament que va ser principalment promogut per la ciutadania de Reus i els principals actors econòmics de la ciutat.

Si més no, el rol de joc que assumeix el Carrilet des d'un bon principi, no és ben bé d'un agent vertebrador sinó totalment disgregador pel que fa el centralisme econòmic i industrial que vol exercir Tarragona i els seus barris juntament amb altres vil·les "satèl·lit" com Vila-seca o la Canonja. En aquesta equació no hi entra Reus, tot i el evident potencial industrial i comercial present des d'abans de segle XIX, ni Salou, amb un dels ports més actius del continent fins al segle XVIII.

La majoria dels autors i historiadors que han abordat aquest tema de treball han donat un visió purament tècnica, en el cas de Salmerón ens mostra quines eren les característiques tècniques del material mòbil, les estacions i baixadors a més dels documents de la CRT sobre els balanços econòmics i de transport que tenia el tren cada any. Francesc Pallarès ofereix documents interessants però sense cap mena de context històric.

A més d'aquests dos últims autors esmentats, els altres monogràfics sobre el Carrilet tan sols fan un resum breu sobre la història del tren sense aprofundir massa en les causes de la seva clausura i els fets que la van envoltar. Si bé falta en aquestes obres, de les quals no hi ha la intenció d'infravalorar-los històricament més aviat al contrari, és un anàlisi històric sobre el que s'escrivia i, sobretot, opinava al respecte.

Podem veure que una època d'auge dels ferrocarrils dominada per l'anhel d'expansió econòmica de les classes burgeses i acomodades, acaba aglutinant el gruix d'una població que no només veia oportunitats comercials sinó també poder arribar al mar a practicar una nova forma de lleure: el bany. Per això tant d'important és la Cambra de Comerç de Reus com el *boom* turístic dels anys 60 i 70. Tanmateix

és important recordar que el segon fenomen va fer prevaldre el tren fins als seus últims dies.

Tanmateix, el model turístic ha condicionat completament la situació econòmica-política de Salou, per una part pels interessos a desmantellar el tren en ple auge de l'automòbil i l'augment de la massificació turística ens els mesos estivals que feien, si més no, evident la manca d'inversió i capacitat a la que cada cop es sotmetia la infraestructura i el servei més freqüentment.

Tal i com ens diu en Joan Carles Salmerón a l'entrevista, la titularitat privada i la situació de l'època durant la Transició Democràtica va provocar el declivi del tren durant els seus últims anys. Tampoc és necessari reiterar quines van ser les causes econòmiques i administratives per les quals el Carrilet va ser clausurat si l'obra de Carles Salmerón ja ho indica. Però no hem de deixar de banda que la primera característica va permetre que els reusencs tinguessin els sentiment de què el Carrilet els pertanyia com a un element més del seu paisatge i, malauradament, ara de la memòria col·lectiva.

És inevitable traslladar tota la concatenació de fets i esdeveniments a fets posteriors que van passar o encara perduren a Reus, Salou i a la regió en general. La segregació de Salou de Vila-seca el 1989 va estar motivada per un fort moviment polític i social, fruit del creixement demogràfic i econòmic de Salou gràcies a l'auge del turisme. La identitat local no només s'ha construït des del moment en que la independència del municipi va ser ratificada, sinó des del moment en què els reusencs aposten per Salou com a lloc de lleure i comerç.

Tampoc es pot menystenir el projecte del TramCamp de FGC que pretén, tot i algunes diferències en el traçat i el plantejament constructiu, tornar a ficar un servei ferroviari entre les principals poblacions de la regió, tal i com ens indica la Consellera Ester Capella i podem veure que no és un anhel pas nou si mirem el projecte d'ampliació de 1925 del Carrilet cap a la ciutat de Tarragona.

## 12. Fonts consultades

### 12.1 Bibliografia

- AAFR (Associació d'Amics del Ferrocarril-Reus). (1987). *Commemoració del centenari de la inauguració del "Carrilet" de Reus a Salou 1887-1987*. ISBN 84-398-9275-6.
- BENETT, J. N. Història del FC Econòmic de Reus a Salou de la Companyia Reusenca de Tramvies. ISBN 84-87129-06-4.
- GRAS I BARTOLÍ, J. *Trens de Catalunya I*. ISBN 9788460972341.
- TORRE, E. DE LA (1894, 1895, 1898, 1905, 1908, 1911, 1913). *Anuario de los Ferrocarriles Españoles*. Biblioteca Nacional de España.
- MARISTANY, M. (1974). *Carrilets de España y Portugal. Vol. I: España*. Edicions J.M. Casademont. ISBN 8440011776.
- MARISTANY, M. (1987). *Els Carrilets de Catalunya*. Edicions de Nou Art Thor. ISBN 9788473271580.
- MORELL I TORRADEMÉ, J. (1986). *El port de Salou en el segle XVIII*. Tarragona: Diputació de Tarragona. ISBN 84-00-06178-0.
- *Pla de transports de viatgers de Catalunya (2008-2012)*. Generalitat de Catalunya. Departament de Política Territorial i Obres Públiques. ISBN 978-84-393-8007-8.
- PALLARÈS I ESQUIA, F. (1987). *Carrilet Reus-Salou. Documents i curiositats de l'any 1887*. Edició commemorativa del centenari del Carrilet Reus-Salou. Òptica Visió Reus. OCLC 803691249.
- SALMERÓN I BOSCH, C. (1987). *El tren de Salou, Història del ferrocarril Reus-Salou, Els Trens de Catalunya. Terminus*. ISBN 84-404-1055-7.
- SARDIÑA ALCOBERRO, J. (2019). *Carrers mullats, calaixos eixuts. Els negocis singulars de Salou (1764-1975)*. ISBN 978-84-09-14538-6.

### 12.2 Hemeroteca

Els fragments de diaris, publicacions i revistes especialitzades, des d'on s'ha extret la informació i està citada en aquest treball són les següents:

- *Aragón Express*
- *Baleares*
- Comunicació FGC
- Diari ARA

- Diari Més
- *Diario del Comercio*
- *Diario de Tarragona*
- *Diario de Reus*
- *Diario Español en Reus*
- *Diario oficial de avisos de Madrid*
- *El Diluvio*
- *El Liberal*
- *El Mercantil*
- *El Orden*
- *Gaceta de los Caminos de Hierro*
- *Hoja del Lunes*
- *Industria e invenciones*
- *La Correspondencia de España*
- *La Gaceta de Madrid*
- *La Opinión*
- *La Paz de Murcia*
- *La Provincia de Tarragona*
- *La Tarde*
- *La Veu de Tarragona*
- *Mediterraneo*
- *Scripta Nova*
- *Reus Semanario de la ciudad*

### 12.3 Webgrafia

- MIRALL, E. (2020, 07 de gener). *La nova variant ferroviària de Vandellòs s'inaugurarà entre crítiques.* Diari ARA [https://www.ara.cat/societat/tarragona-perd-tren-velocitat-alta\\_1\\_2453137.htm](https://www.ara.cat/societat/tarragona-perd-tren-velocitat-alta_1_2453137.htm)
- INSTITUTO GEOGRÁFICO NACIONAL. *Reus. Mapa Topográfico Nacional 1:50.000. Catálogo de la Cartoteca.* (1926, 1937, 1951 i 2010). <https://www.ign.es/web/catalogo-cartoteca/resources/html/037633.html>
- SIERRA C., MARSINACH, C. (2020, 19 de gener). *El cierre de las estaciones de Salou y Cambrils perjudica a los bares más cercanos.* Diari de Tarragona.

<https://www.diaridetarragona.com/costa/el-cierre-de-las-estaciones-de-salou-y-cambrils-perjudica-a-los-bares-mas-cercanos-20200119-0024-NHDT202001190024>

- SIERRA, C. (2021, 09 d'abril). *Campaña para salvar el edificio de la antigua estación de tren de Cambrils*. Diari de Tarragona. <https://www.diaridetarragona.com/costa/campana-para-salvar-el-edificio-de-la-antigua-estacion-de-tren-de-cambrils-20210409-0065-MIDT202104090065>
- “Comença l'enderrocament de l'antiga estació de tren de Cambrils”. (2022, 21 d'abril). Diari Més. [https://www.diarimes.com/es/noticias/camp\\_tarragona/2022/04/21/empieza\\_d\\_erribo\\_la\\_antigua\\_estacion\\_tren\\_cambrils\\_121216\\_1093.html](https://www.diarimes.com/es/noticias/camp_tarragona/2022/04/21/empieza_d_erribo_la_antigua_estacion_tren_cambrils_121216_1093.html)
- “La locomotora del Carrilet de Salou se declarará Bien Cultural de Interés Nacional”. (2021, 10 de desembre). Diari de Tarragona. <https://www.diaridetarragona.com/costa/la-locomotora-del-carrilet-de-salou-se-declarara-bien-cultural-de-interes-nacional-20211210-0008-JHDT20211210008>
- “Impuls al primer tram del tren-tramvia del Camp de Tarragona”. Actualitat. (2022, 24 de gener). Generalitat de Catalunya (gencat.cat). <https://web.gencat.cat/ca/actualitat/detall/Impuls-al-primer-tram-del-tren-tramvia-del-Camp-de-Tarragona>
- “President Aragonès: ‘El tramvia del Camp de Tarragona suposa un abans i un després del transport públic i una autèntica millora de la mobilitat sostenible’. Nota de premsa”. (2023, 29 de març). Generalitat de Catalunya (president.cat). <https://president.cat/president/transformem-catalunya/noticies/495522/president-aragones-el-tramvia-del-camp-de-tarragona-suposa-un-abans-i-un-despres-del-transport-public-i-una-autentica-millora-de-la-mobilitat-sostenible>

## 13. Annexos

### 13.1 Filmografia

- *Noticiero Cinematográfico Español* (NO-DO) N°493B (1952, 16 de juny). *Franco en Catalunya*. Minuts 06:58-08:14. <https://www.rtve.es/filmoteca/no-do/not-493/1469648/>

- *Noticiero Cinematográfico Español* (NO-DO) N°811 (1958, 21 de juliol).  
*Mejoras ferroviarias.* Minuts 03:49-04:50.  
<https://www.rtve.es/filmoteca/no-do/not-811/1486031/>
- *Noticiero Cinematográfico Español* (NO-DO) N°1656B (1974, 7 d'octubre).  
*Página en color. Tren vertebrado.* Minuts 07:42-10:14.  
<https://www.rtve.es/filmoteca/no-do/not-1656/1467351/>

### 13.2 Catàleg fotogràfic

Aquests són els següents catàlegs i fons fotogràfics consultats d'on s'han extret les fotografies exhibides en aquest treball:

- Ajuntament de Reus
- Archivo del Museo Naval. Ministerio de Defensa
- Arxiu Històric de l'Agrupació fotogràfica de Reus
- Arxiu Nacional de Catalunya
- Centre de la Imatge Mas Iglesias Reus
- Fons Anna Velez Martí
- Fons família Cuyàs (1905-1980)
- Fons Recordant Salou (Grup Facebook)
- FOTO-PIC (Arxiu Pere Català)
- Industria Fotográfica Luis Bartrina
- Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya (ICGC)
- Museu de Reus

Les fotografies indexades a continuació s'han recopilat per a la redacció del treball però no s'exhibeixen per motius d'espai i planificació:

- CARBONELL BUSOMS, A. (aprox. 1956). Carrilet entre Salou i Reus [B/N].  
Col·lecció Antoni Carbonell Busoms / Arxiu Comarcal de la Ribera d'Ebre.  
Codi de referència: ACRE340-105-N-195.  
<https://arxiusenlinia.cultura.gencat.cat/#/cercaavancada/detallunitat/ACRE340-105-N-195>
- (Referència 001). AUTOR DESCONEGUT. [B/N]. Fons Recordant Salou.  
<https://www.facebook.com/photo/?fbid=10223768598994947&set=gm.9304307736278407&id&orvanity=123746071001332>

- (Referència 003). AUTOR DESCONEGUT. [B/N]. Fons Recordant Salou. Aportació d'Arcadi Vilella Bigorra. <https://www.facebook.com/photo/?fbid=1574594975217&set=gm.274023859306885&id=123746071001332>
- BEAM, M. (1971, juliol). *Bigger things on rails. Spanish Mystery Line*. [plàstic Color]. <https://www.mikesbuspages.com/biggerthingsonrails.htm>

### 13.3 Altres dades

El següents gràfics de dades s'han extret a través de la informació proporcionada per l'obra de Carles Salmerón i les revistes especialitzades en el món ferroviari: *Gaceta de los Caminos de Hierro*, *Anuario de los Ferrocarriles Españoles* i *Industria e Invenciones*.

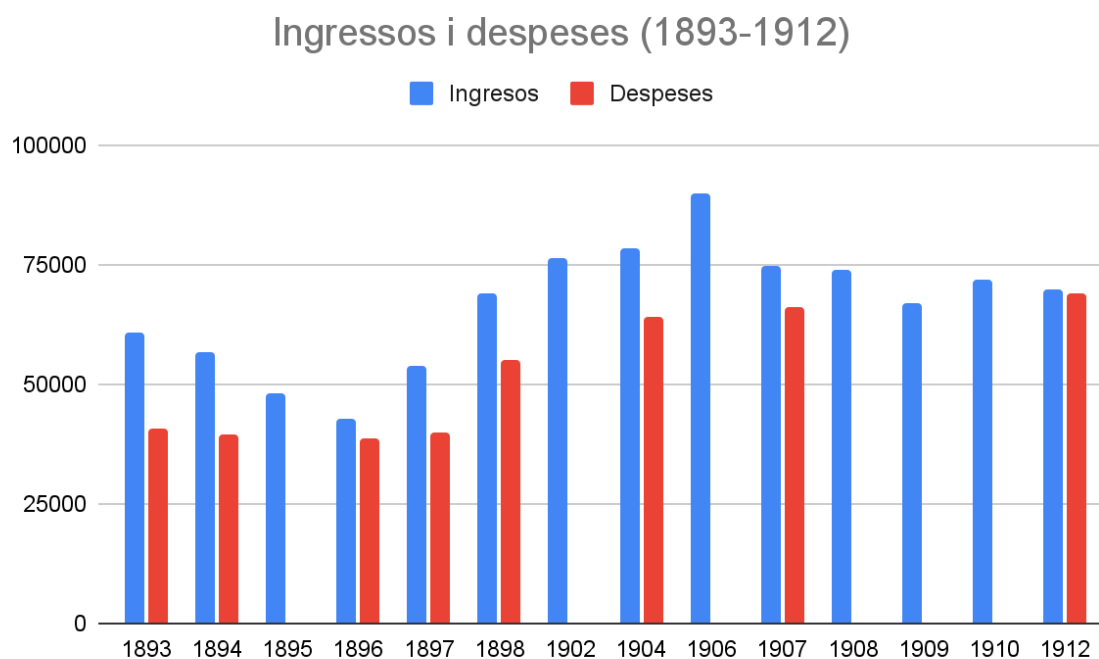


Figura 33. *Ingressos i despeses de la CRT (1893-1912)*. Elaborat a partir de les dades de: *Gaceta de los Caminos de Hierro*, *Anuario de los Ferrocarriles Españoles* i *Industria e Invenciones*.

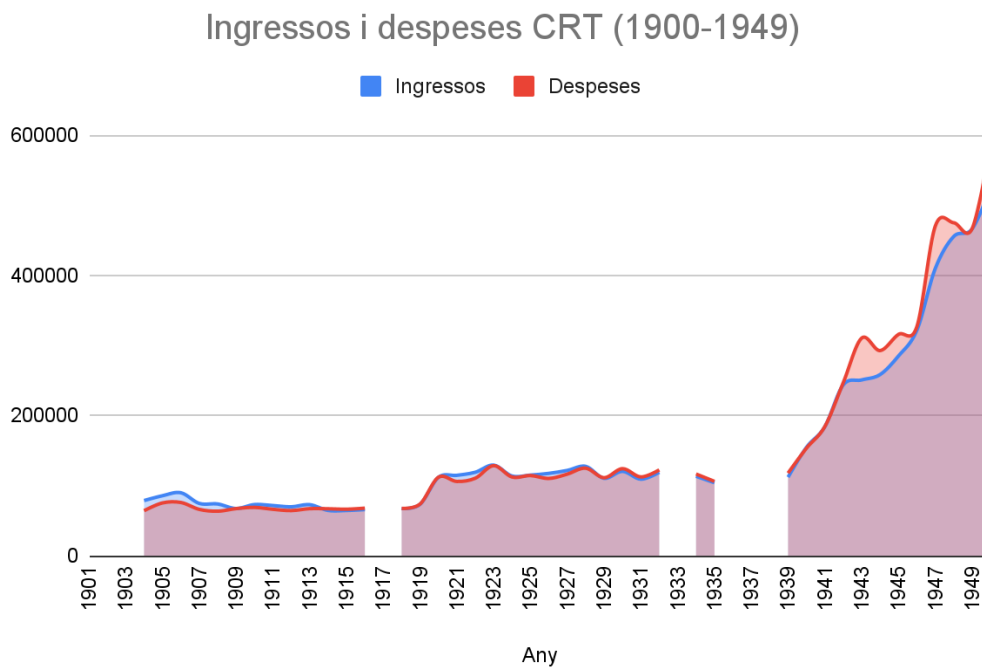


Figura 34. Ingressos i despeses CRT (1900-1949). Elaborat a partir de les dades de: *El tren de Salou* (1987) de Carles Salmerón i Bosch i l'Arxiu Municipal de Reus.

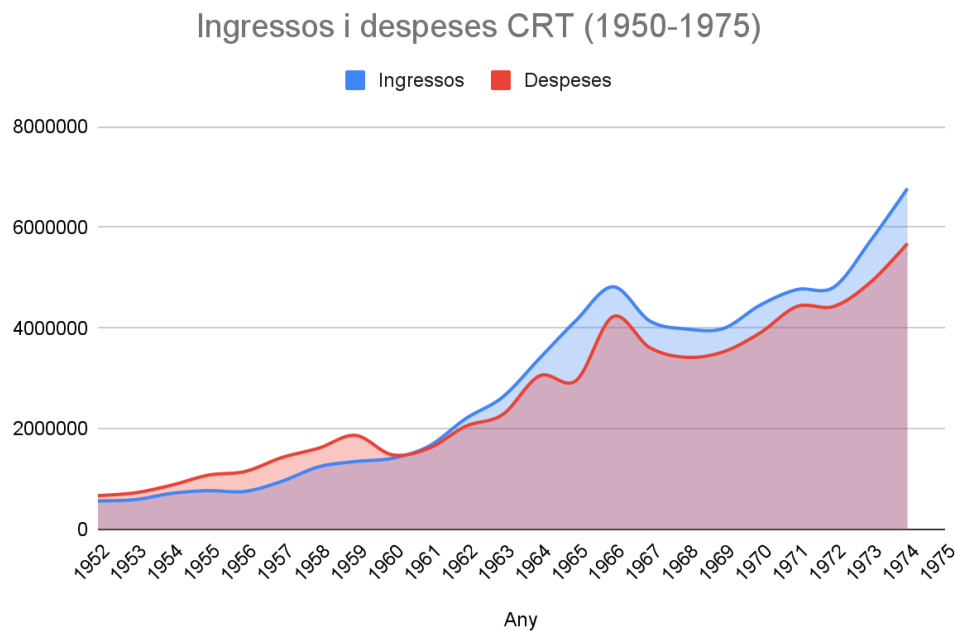


Figura 35. Ingressos i despeses CRT (1950-1975). Elaborat a partir de les dades de: *El tren de Salou* (1987) de Carles Salmerón i Bosch i l'Arxiu Municipal de Reus.

### Viatgers (1887-1975)

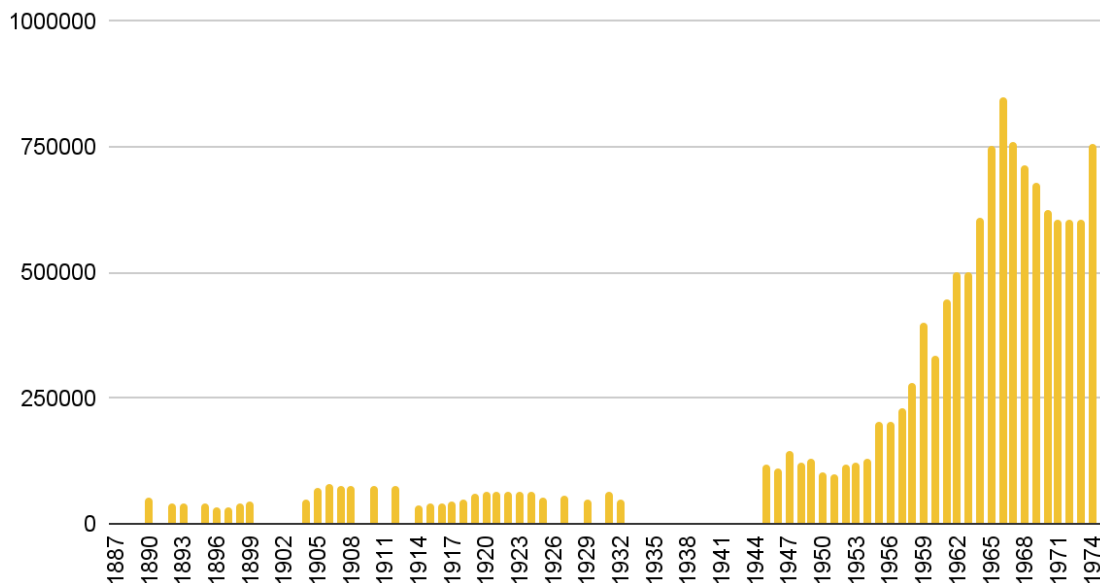


Figura 36. Total de viatgers anuals (1887-1975). Elaborat a partir de les dades de: *El tren de Salou* (1987) de Carles Salmerón i Bosch i l'Arxiu Municipal de Reus.

### Mercaderies (1887-1975)

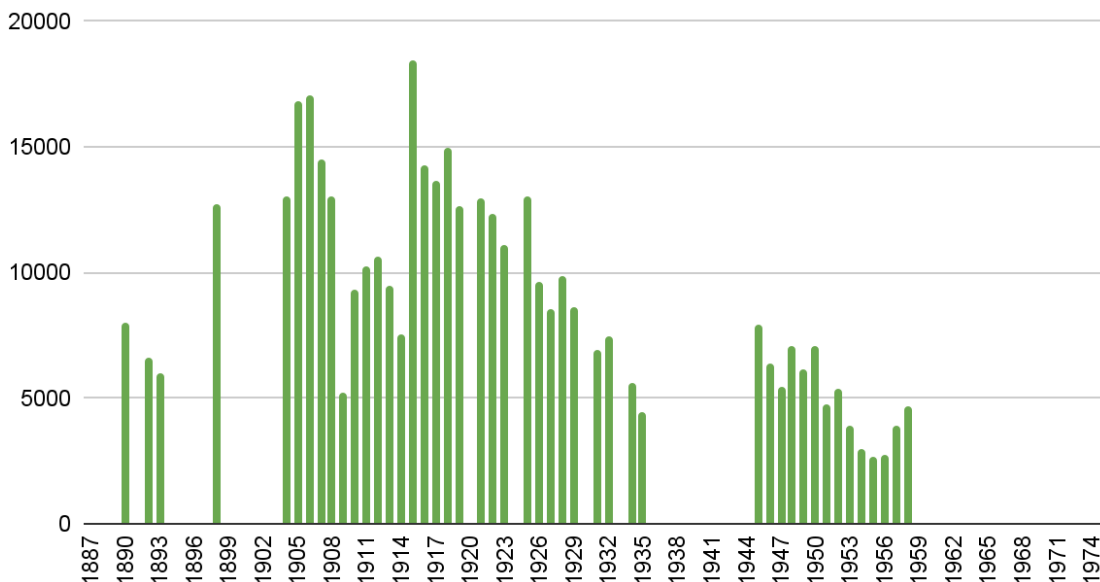


Figura 37. Total de mercaderies en quilos (1887-1975). Elaborat a partir de les dades de: *El tren de Salou* (1987) de Carles Salmerón i Bosch i l'Arxiu Municipal de Reus.

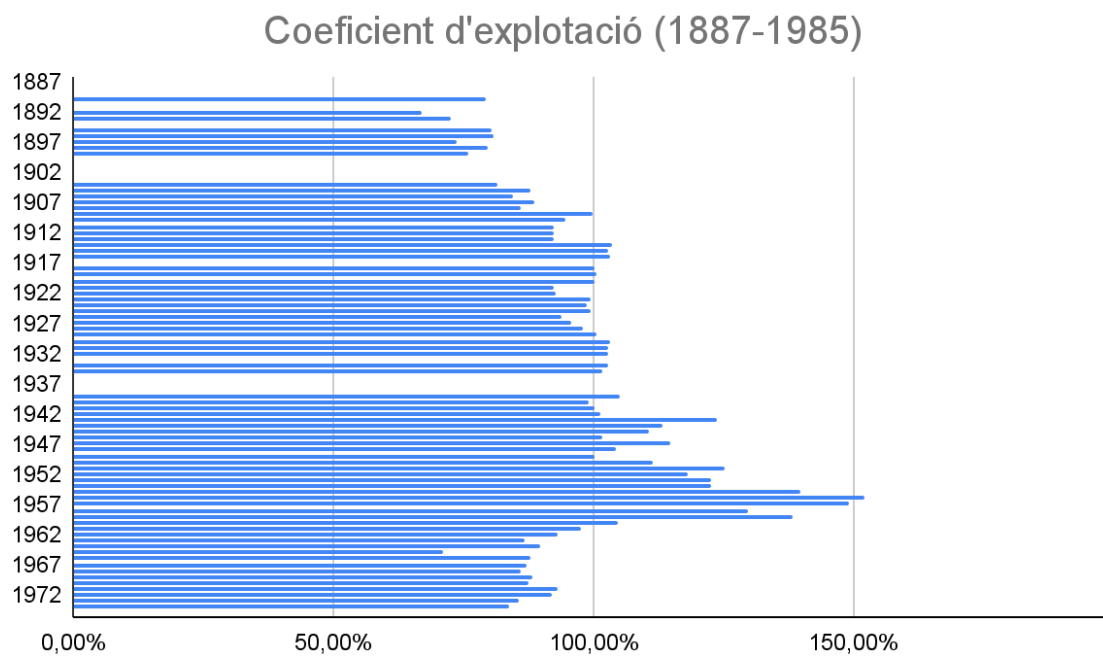


Figura 38. Coeficient d'explotació (1887-1975). Elaborat a partir de les dades de: *El tren de Salou* (1987) de Carles Salmerón i Bosch.

## 14. Índex de figures

- *Figura 1. Plan geométrico del Triángulo que forman Tarragona y Reus con el Puerto de Salou.* (1807). España. Ministerio de Defensa. Archivo del Museo Naval AMN. E-28-31. Villa de Reus..... 10
- *Figura 2. AUTOR DESCONEGUT. (N/A). Renfe* [vidre B/N]. Centre de la Imatge Mas Iglesias, Reus / Ajuntament de Reus. Número de registre: 40601. 11
- *Figura 3. TOLDRÀ VIAZO, À. (aprox. 1904). Estación de ferrocarriles MZA* [plàstic B/N]. Centre de la Imatge Mas Iglesias, Reus / Arxiu Històric de l'Agrupació fotogràfica de Reus. Número de registre: 4925..... 12
- *Figura 4. PALLARÈS I ESQUIA, F. (1987). Carrilet Reus-Salou. Documentos i curiositats de l'any 1887. Edició commemorativa del centenari del Carrilet Reus-Salou.* Òptica Visió Reus. Pàgina 13..... 13
- *Figura 5. MONTERO RÍOS, E. (1886, 13 de gener). Ministerio de Fomento. Real Orden* [paper B/N] Boletín Oficial del Estado núm. 13. La Gaceta de Madrid. Pàgina 2..... 17
- *Figura 6. AUTOR DESCONEGUT. (aprox. 1912). Plaça d'Hèrcules, Carrilet* [plàstic Color]. Centre de la Imatge Mas Iglesias, Reus / Arxiu Històric de l'Agrupació fotogràfica de Reus. Número de registre: 4919..... 25
- *Figura 7. Industria Fotográfica Luis Bartrina. (aprox. 1909). Arrabal de robuster* [plàstic Color]. Centre de la Imatge Mas Iglesias, Reus / Arxiu Històric de l'Agrupació fotogràfica de Reus / Industria Fotográfica Luis Bartrina. Número de registre: 4884..... 27
- *Figura 8. BORRÀS SOTORRA, E. (1940-1948). El carrilet de Salou* [plàstic Virat]. Centre de la Imatge Mas Iglesias, Reus / Arxiu Històric de l'Agrupació fotogràfica de Reus. Número de registre: 3200..... 32
- *Figura 9. CATALÀ I ROCA, P. (1950-1956). Reus. Carrilet de Reus a Salou* [plàstic B/N]. Arxiu Nacional de Catalunya / FOTO-PIC (Arxiu Pere Català). Codi de referència: ANC1-1236-N-2079.

<https://arxiusenlinia.cultura.gencat.cat/#/cercaavancada/detallunitat/ANC1-12>

<a href="#">36-N-2079</a> .....	34
– <i>Figura 10.</i> AUTOR DESCONEGUT. (1958, 10 de juliol). <i>Inauguració automotors</i> [paper B/N]. Centre de la Imatge Mas Iglesias, Reus. Número de registre: 25268.....	35
– <i>Figura 11.</i> AUTOR DESCONEGUT. (1958, 10 de juliol). <i>Carrilet de festa</i> [paper B/N]. Centre de la Imatge Mas Iglesias, Reus. Número de registre: 25267.....	36
– <i>Figura 12.</i> AUTOR DESCONEGUT. (aprox. 1970). <i>Estació de Palosanto</i> [paper B/N]. Centre de la Imatge Mas Iglesias, Reus. Número de registre: 25265.....	39
– <i>Figura 13.</i> ARQUÉ. (1970, 19 de juny). <i>Prueba de tren vertebrado en Santa Cruz de Campezo</i> [paper B/N]. Archivo Municipal de Vitoria-Gasteiz.....	41
– <i>Figura 14.</i> DE LA TORRE, E. (1894). <i>Anuario de los Ferrocarriles Españoles. Año II 1894.</i> Administración Santa Brigida 1 Madrid. Biblioteca Nacional de España. Pàgina 56.....	43
– <i>Figura 15.</i> SALMERÓN I BOSCH, Carles. (1987). “ <i>Esquema de la línia de Reus a Salou</i> ”. <i>El tren de Salou, Història del ferrocarril Reus-Salou, Els Trens de Catalunya.</i> Pàgina 58.....	44
– <i>Figura 16.</i> VILAJOSANA, J. (2023). <i>Parc de l’Avinguda del Carrilet</i> [digital Color]. Obra autor.....	45
– <i>Figura 17.</i> INSTITUTO GEOGRÁFICO NACIONAL. <i>Reus. Mapa Topogràfico Nacional 1:50.000.</i> Catálogo de la Cartoteca. (1926, 1937, 1951 i 2010). Muntatge obra autor. <a href="https://www.ign.es/web/catalogo-cartoteca/resources/html/037633.html">https://www.ign.es/web/catalogo-cartoteca/resources/html/037633.html</a> .....	46
– <i>Figura 18.</i> VILAJOSANA, J. (2023). <i>Plaça del Carrilet de Salou</i> [digital Color]. Obra autor.....	47
– <i>Figura 19.</i> AUTOR DESCONEGUT. [B/N]. Fons Recordant Salou. <a href="https://www.facebook.com/photo/?fbid=10222534374060095&amp;set=gm.8288476341194890&amp;id=123746071001332">https://www.facebook.com/photo/?fbid=10222534374060095&amp;set=gm.8288476341194890&amp;id=123746071001332</a> .....	47

- *Figura 20.* VILAJOSANA, J. (2023). *Taula de locomotores de vapor del Carrilet.* Obra autor..... 49
- *Figura 21.* VILAJOSANA, J. (2023). *Locomotora N°5 a Reus* [digital Color]. Obra autor..... 50
- *Figura 22.* CATALÀ I ROCA, P. (1950-1956). *Reus. Carrilet de Reus a Salou* [plàstic B/N]. Arxiu Nacional de Catalunya / FOTO-PIC (Arxiu Pere Català). Codi de referència: ANC1-1236-N-2080. <https://arxiusenlinia.cultura.gencat.cat/#/cercabasica/detallunitat/ANC1-1236-N-2080>..... 50
- *Figura 23.* VILAJOSANA, J. (2023). *Locomotora N°3 a Salou* [digital Color]. Obra autor..... 50
- *Figura 24.* FAMÍLIA CUYÀS. (1960). *Carrilet de Reus a Salou* [B/N]. Fons família Cuyàs (1905-1980) / Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya (ICGC). Codi de referència: RF.12002. <https://cartotecadigital.icgc.cat/digital/collection/cuyas/id/7848/rec/33>..... 50
- *Figura 25.* VILAJOSANA, J. (2023). *Locomotora N°6 a Reus-Mediterrani* [digital Color]. Obra autor..... 51
- *Figura 26.* VELEZ, L. (N/A). *Vagó del Carrilet* [digital B/N]. Centre de la Imatge Mas Iglesias, Reus / Fons Anna Velez Martí. Número de registre: 44800..... 51
- *Figura 27.* VILAJOSANA, J. (2023). *Cotxe viatgers falcon a Salou* [digital Color]. Obra autor..... 51
- *Figura 28.* AUTOR DESCONEGUT. (N/A). *Vagó del Carrilet* [paper B/N]. Centre de la Imatge Mas Iglesias, Reus / Museu de Reus. Número de registre: 25263..... 51
- *Figura 29.* VILAJOSANA, J. (2023). *Taula ferroviària a Salou* [digital Color]. Obra autor..... 52
- *Figura 30.* *La xarxa del futur TramCamp.* (2023). Departament de Territori / Generalitat de Catalunya..... 55

– <i>Figura 31.</i> Joan Carles Salmerón. LinkedIn.....	56
– <i>Figura 32.</i> Ester Capella. (2013). Senado de España.....	60
– <i>Figura 33. Ingressos i despeses de la CRT (1893-1912).</i> Elaborat a partir de les dades de: Gaceta de los Caminos de Hierro, Anuario de los Ferrocarriles Españoles i Industria e Invenciones.....	68
– <i>Figura 34. Ingressos i despeses CRT (1900-1949).</i> Elaborat a partir de les dades de: El tren de Salou (1987) de Carles Salmerón i Bosch i l'Arxiu Municipal de Reus.....	69
– <i>Figura 35. Ingressos i despeses CRT (1950-1975).</i> Elaborat a partir de les dades de: <i>El tren de Salou (1987)</i> de Carles Salmerón i Bosch i l'Arxiu Municipal de Reus.....	69
– <i>Figura 36. Total de viatgers anuals (1887-1975).</i> Elaborat a partir de les dades de: <i>El tren de Salou (1987)</i> de Carles Salmerón i Bosch i l'Arxiu Municipal de Reus.....	70
– <i>Figura 37. Total de mercaderies en quilos (1887-1975).</i> Elaborat a partir de les dades de: <i>El tren de Salou (1987)</i> de Carles Salmerón i Bosch i l'Arxiu Municipal de Reus.....	70
– <i>Figura 38. Coeficient d'exploració (1887-1975).</i> Elaborat a partir de les dades de: <i>El tren de Salou (1987)</i> de Carles Salmerón i Bosch.....	71