

LA CONSTRUCCIÓ DEL FERROCARRIL REUS-MONTBLANC-LLEIDA

La necessitat de construir la línia fèrria cap a ponent sembla que estava des de molt aviat present en l'ànim dels impulsadors de la via Reus-Tarragona.¹ La iniciativa final havia, però, de sortir en les reunions de la societat recreativa «Casino reusense» a mitjans del 1856 i cristal·litzar sota el comandament de Frederic Gomis, Pau Canals i Joaquim Borràs, que el 16 de juny convoquen una reunió àmplia amb una nombrosa i entusiasta assistència de públic per parlar del projecte² i en la qual es deuria constituir l'embrió de la societat concessionària. Poc temps abans l'ajuntament, actuant per primera vegada de forma conscient davant els carrils, proposa al govern que en la concessió sol·licitada per la diputació de Lleida de construir una línia des d'aquella ciutat fins a un port de mar, se l'imposi el de passar per Reus.³ El juliol l'ajuntament es reuneix amb la societat «Borràs, Canals i Cia.», que tenia ja l'autorització per fer els estudis del ferrocarril fins a Montblanc, els representants de la qual exposen els beneficis que la seva construcció produirà a Reus i inviten els consellers a formar part de la comissió d'estudi. L'ajuntament va prometre tot el seu suport moral i delegà pels treballs Joan B. Lletget i Marià Bellvé.⁴ L'ajuntament adquireix aquí un cert

1. «Gaceta de los caminos de hierro», des d'ara GCH, núm. 28, 24-VIII-1856, p. 276.

2. BOFARULL, «Anales de Reus», vol. II, p. 55, 3 ed.

3. Actes municipals de Reus, des d'ara, Actes, A.H.M., 1856-1857, sessió del 25-IV-1856, fol. 25.

4. Actes ídem, sessió del 9-VII-1856, fol. 43.

protagonisme fidel al seu compromís: el 9 de maig de 1857 acorda demanar a la reina l'autorització per construir el ferrocarril de Reus a Montblanc,⁵ el 27 de maig obté el suport del governador pel més ampli de Tarragona-Reus-Montblanc-Lleida,⁶ el juny delega a J. Bartrina i J. Quer per assistir a la junta general,⁷ informant favorablement al govern de l'intent⁸ que cada vegada segons comunicava el diputat provincial B. Torroja es trobava en una fase de tramitació més avançada,⁹ i, finalment delega a l'alcalde Basilio González i el síndic per assistir a Tarragona a la reunió convocada pel director del ferrocarril de Reus-Tarragona, Marià Castillo, per parlar de la perllongació de la línia fins a Lleida.¹⁰ Aquest bon acord acaba el gener de 1859 en negar-se l'ajuntament a finançar, com pretenia la companyia, part de les obres del terme relacionades amb les rieres que el tren atravessava.¹¹

Mentrestant la part legal havia avançat. El 15 de juliol el senat va aprovar el projecte¹² i el 5 d'agost de 1857 el govern autoritzava la concessió de la línia de Reus a Montblanc a «Borràs, Canals i Cia.», dret que atorgava per reial ordre del 23 de desembre del mateix any. El 7 de març de 1858 s'aprobava la transferència a la «Compañía general de crédito», tres dies després, el 10 de març, s'autoritzava la constitució de la societat anònima «Compañía del ferrocarril de Montblanc a Reus», que rebé els drets de la de Crédito. El 19 de juliol de 1859 s'autoritzava el govern a otorgar a «Borràs, Canals i Cia.» la línia de Montblanc a Lleida que una reial ordre del 12 de novembre de 1862 conce-

5. Idem. fol. 175.

6. Idem. fol. 185.

7. Idem. Sessió 20-VI-1857, fol. 191r. El dia 19 per celebrar la concessió del ferrocarril de Montblanc a Reus es ventaren campanes, sortiren les músiques i els gegants i es posaren penjadures en els balcons de l'Ajuntament i en els particulars, per la nit en el teatre es llegiren poemes al·lusius i s'il·luminaren les façanes, «Diario mercantil de avisos y noticias de Tarragona», 21-VIII-1857.

8. Actes 1856-1857, sessió 29-VII-1857, fol. 201r.

9. Idem. sessió 18-XI-1857, fol. 254-255.

10. Actes 1858-1861, fol. 165.

11. Idem. fol. 189.

12. «Diario mercantil de avisos y noticias de Tarragona», dies 17 i 19-VII-1857.

deix a la companyia de Reus a Montblanc, amb el que ambdós s'empalmen. El 18 de setembre de 1862 el govern declarava que no hi havia res en contra perquè la companyia de Reus a Montblanc s'unifiqués amb la de Tarragona a Reus, amb la conseqüent unificació final de línies que fa que el 30 d'octubre del mateix 1862 una reial ordre aprovi els estatuts de la «Compañía de los ferrocarriles de Lérida a Reus y Tarragona», que foren confirmats el 12 de novembre.¹³ De tot aquest embolic sembla deduir-se que els qui donaren l'empenta final per la possible realització del projecte foren els de la «Compañía general de crédito en España» emparant-se de «Borràs, Canals i Cia.» primer, i després sota el muntatge d'una anònima. Aquesta sembla ser també la deducció de Cameron que manejant fonts franceses afirma que la línia Lleida-Reus-Tarragona era la principal excepció a Catalunya d'una línia comarcal feta amb capital no local i en explicar que fou la de Crédito qui el 1857 obté la concessió de Reus-Montblanc i que el 1858 munta una societat anònima,¹⁴ això fóra el que explicaria els múltiples traspassos i les aparicions, desaparicions i connivències, altrament difícils d'explicar. Amb tot Tortella reivindica la participació de capital local en l'empresa que com a continuació de la de Reus a Tarragona tindria també la participació d'H. Destrem i A. Mallet.¹⁵

Quin era però el capital invertit? El 1858 el capital de l'anònima de Montblanc a Reus era de 34.200.000 rals dividits en accions de 1.900 rals cada una o sigui 18.000 accions, segons aquesta informació el 1862 la companyia de Lleida-Reus-Tarragona hauria passat a tenir 95.000.000 de rals.¹⁶ Per Cameron el capital invertit hauria estat molt més important, hi haurien accions per un valor de 25 milions de francs i obligacions per un valor de 30 milions.¹⁷ Per Tortella el capital de la companyia de

13. «Diario de Tarragona», 26-XI-1876. El març de 1862 ja havia començat la fusió de la companyia de Reus a Tarragona amb la de Montblanc, cfra. actes 1862-1865, sessió 29-IV-1862, fols. 26-27. L'interrelació estreta de les dues companyies trobaria una nova confirmació en el nomenament com delegat de la nova explotació de M. Castillo que ja ho era de Reus-Tarragona, cfra. ídem. sessió 9-XII-1862, fol. 77.

14. CAMERÓN, «Francia y el desarrollo económico de Europa», p. 247.

15. «Los orígenes del capitalismo en España», p. 142 i 76.

16. «Diario de Tarragona», 26-XI-1876.

17. Op. cit. p. 247.

Reus a Tarragona fou de 34'4 milions de rals que amb la fusió passen a ser 67'6 milions de rals,¹⁸ dels quals sols quatre milions correspondrien a les accions de la companyia de Crèdito.¹⁹ El 1869 el capital autoritzat era de 23.270.000 pessetes.²⁰ Les dades presentades més sistemàticament són les de Jordi Nadal, segons les quals el 31 de desembre de 1869 les accions pujaven a 16.042.000 pessetes de les quals 6.755.400 eren estrangeres i les obligacions a 12.993.900 de les que 9.462.500 provenien del capital estranger.²¹ La companyia de Reus a Montblanc tenia la seu social a Madrid i les sucursals de Barcelona i París a les oficines de la companyia de Crèdito i a Tarragona en les del ferrocarril de Tarragona a Reus.²² La premsa local era plenament conscient de la presència d'aquest capital forà i reconeix que és la companyia de Crèdito qui impulsa el nou carril, en tenir, diuen, 70.000 accions equivalents a 133 milions de rals.²³ Les accions es pagaren amb cinc dividendes passius. El quart equivalent al 10 % era de 190 rals o 50 francs per acció i es va pagar el març de 1860.²⁴ El cinquè del 40 % o sigui 760 rals o 200 francs s'havia de liquidar entre l'1 i el 10 de juny del mateix any, amb el que quedava desemborsat tot el capital a l'oficina de Madrid de la companyia de Crèdito o a Frederic Alameda, a Reus.²⁵ Les transferències de fusió de les accions eren lentes. El maig de

18. Op. cit. p. 142.

19. Op. cit. p. 77.

20. TORTLLA, «La evolución del sistema financiero español de 1856 a 1868» a *Banco de España: «Ensayos sobre la economía española a mediados del siglo XIX»*, apèndix III, quadre 1.

21. NADAL, «El fracaso de la revolución industrial en España, 1814-1913», pàg. 41.

22. «Diario de Reus», des d'ara D. de R., 24-IV-1860. Vegi's convocatòries de juntes dels accionistes a Madrid, p. e. a D. de R. 2-V-1863. Guilhou jove». Id. a id. 24-IV-1860. Tot i haver fixat el límit l'intercanvi

23. *Idem.* 6-III-1860.

24. *Idem.* 14-III-1860. Informa aquí també que la casa central de Madrid la dirigia Gabriel Sáenz de Buruaga. El pagament d'aquest dividendes passius coincidia amb el cobrament de l'interès actiu. Així en el pagament d'aquest quart dividend, cal descomptar el 3 % de l'interès del capital desemborsat, equivalent a 28'50 rals o 7'50 francs, quedant reduït el debit a 42'50 francs o 161'50 rals.

25. D. de R. 15-V-1860.

1863 encara subsistien les de les companyies de Reus a Tarragona i de Reus a Montblanc, al costat de les de la «General de Crèdit». Per poder participar en l'assemblea d'accionistes calia tenir-ne 60 de les de Reus a Tarragona o 30 de les altres que valien el doble.²⁶

L'únic paper del temps que sembla indicar una participació important del capital reusenc en l'empresa és la carta de l'alcalde de la ciutat a J. M^a Aguiló, domiciliat a Madrid. Comença comentant l'interès general arreu de Catalunya i àdhuc de l'estat per la construcció de ferrocarrils i com s'hi insereix la proposta del de Reus-Montblanc-Lleida i afirma que, «tan oportuno y provecho(so) proyecto que estaba en el ánimo de todos, ha sido acogido y desarrollado por la sociedad Borràs, Canals y Compañía, que con celo digno de tan buenos patricios han emprendido los trabajos preliminares de dicha línea, y llevan ya terminados los estudios de ella, estendidos los planos a que debe sujetarse y solicitado con todas las formalidades y requisitos legales la autorización competente para practicar sin pérdida de momento los trabajos de su construcción». Tothom, diu, hi està interessat, «así es que los habitantes de esta ciudad al propio tiempo que acuden presurosos a suscribirse por un crecidísimo número de acciones, han concebido la oportuna idea de que pase a esa Corte una comisión compuesta de dos concejales, dos mayores contribuyentes y dos individuos de la sociedad Borràs, Canals y Compañía, para gestionar cerca del Gobierno de S.M. (q.D.g.) lo que se considere más conveniente y acertado para alcanzar la apetecida concesión que se tiene ya solicitada».²⁷

La construcció de la línia despertà una forta polèmica, sobre quin havia de ser exactament el seu traçat. El primer testimoni

26. D. de R. 3-V-1863. Les de Reus-Tarragona valien sols 950 rals o 250 francs. A París representa els interessos del consorci el banquer «fills de Guilhou Jove». Id. a id. 24-IV-1860. Tot i haver fixat el límit de l'intercanvi d'accions pel febrer de 1869 com que «los tenedores de aquellos títulos existen en su mayor parte en el extranjero», s'allarga el termini, segons D. de R. 6-IV-1866.

27. A.H.M.R. Lligall «1778-1857», plec «Expropiacions». Esborrany de carta del 23-VI-1857.

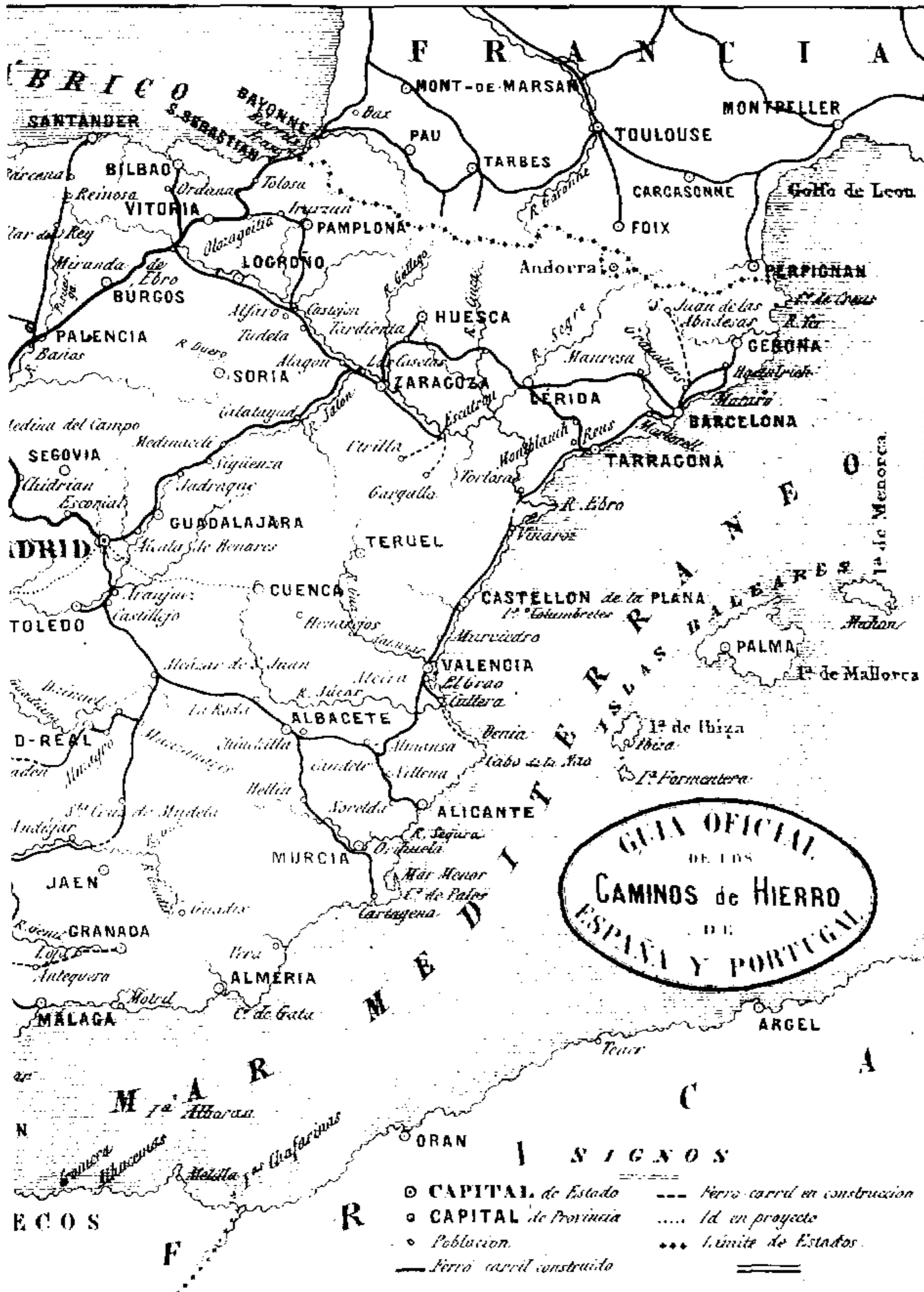
que he pogut localitzar és del gener de 1857.²⁸ En les setze pàgines l'opuscle atapeïdes de dades econòmiques, Polo, descriu Tarragona com centre d'evacuació de productes gràcies al port i capital administrativa, Reus com nucli industrial amb «milers de jornaleros» i catalitzador de la producció agrària comarcal i Valls com lloc de mercat amb una indústria neixent. Ataca la rivalitat de les tres poblacions i els seus antagonismes que considera obturen el creixement conjunt i individual. La construcció de la línia Reus-Tarragona semblava que seria el final dels embats, però aquests han reviscolat quan la «sociedad Borràs, Canals y Compañía concibió el proyecto de unir las ciudades de Reus y Lérida por medio de otra vía férrea que empalmando con la de Tarragona enlazara además los pueblos de la Selva, Alcover, la Riba, Vilavert, Montblanc y Borges de Urgell. La línea que desde Madrid por Valencia viene a empalmar con la de Reus a Lérida, le da mayor importancia, y esto ha despertado nuevamente el antagonismo de Tarragona», que han trobat el suport dels de Valls, que defensen que l'itinerari sigui Tarragona, Vallmoll, Pla de Cabra, Barberà i Montblanc. En canvi, econòmicament per Tarragona és més rendable la proposta reusenca, no tant per la línia ja existent de Tarragona a Reus, com pel fet de què moltes cases estiguin establertes alhora en ambdues poblacions. Per Valls, també és la millor solució ja que s'estalvia de construir una línia de seixanta quilòmetres i l'empresa reusenca es mostra disposada a construir un ramal fins a la població. Els de Valls van convèncer el governador que atorgà 300.000 rals del pressupost per estudiar la proposta vallenc. Per Polo totes les millors condicions les ofereix al projecte reusenca ja que travessa un terreny poblat per 37.070 habitants enfront dels 16.740 dels vallencs i amb una contribució el 1853 de 1.578.062'44

28. «Consideraciones sobre la importancia relativa de las poblaciones de Tarragona, Reus y Valls para deducir las ventajas del camino de hierro de Tarragona a Lérida, pasando por Reus». Reus, imprenta de la Viuda e Hijo de Sabater, año 1857, Felipo Polo. L'escrit va datat el 29 de gener. L'ajuntament vallenc en publicar-se l'opuscle es nega en rodó a acceptar la proposta del ramal. Cfra. op. cit. nota 29, p. 3. Polo era el secretari de «Borràs, Abelló i Cia.», i com a tal signa anuncis, vegi's D. de R. 10-VI-1860. A Tarragona, l'ajuntament, la junta provincial i la càmera agrària eren partidaris de ~~magnificar~~ Reus a favor de Valls. HERAS, «La revolución de septiembre de 1860 en Tarragona», tesi de llicenciatura inèdita, fol. 17.

erals contra 615.287'71. El projecte reusenc és fins i tot més curt i amb tretze quilòmetres ja en explotació i a més fins a Montblanc ofereix molt poques dificultats de construcció, mentre que l'altre itinerari n'està farcit. En resum la proposta reusenca és la més curta, econòmica i racional. Polo proposa seguir l'esquema de Borràs, Canals i Cia., i des d'Alcover apropar-se a Valls el més possible, fent-hi arribar fins i tot un ramal. En canvi una nota anònima publicada el 6 de juliol de 1857 en el «Diario mercantil de avisos y noticias de Tarragona» defensa que la bona lògica econòmica aconsella que el ferrocarril vagi de Lleida a Valls i d'allí directe a Tarragona, fora un greu error, sosté, fer-lo canviar de sentit a Valls cap a Reus i afirma que ni el govern, ni els diputats provincials ho permetran «por su propio honor» ja que la junta de comerç de la província, el governador i la diputació defensen com és de «justicia» l'esmentat traçat pel que ja hi ha vàries companyies interessades en dur-lo a terme. El dia 8 el mateix diari publica una carta de Joan Grau i Company, datada el 6 a Reus, en la que l'acusa d'apartar-se dels bons termes de discussió i demana espai per defensar la postura contrària, espai que el diari diu atorgar-li en una nota en la que es defensa de l'acusació. El 12 en una nova carta datada el 9, Joan Grau i Company renuncia a la polèmica personal i fa seus els raonaments de «Borràs, Canals i Cia.», «empresarios del ferrocarril de esta ciudad a Montblanc», que en carta publicada el mateix dia informen que la companyia té sol·licitada del govern la construcció de Reus a Montblanc per allargar-la després fins a Lleida i contraposen el diari que qualificava de «disparatado» el projecte amb totes les lloances oficials i particulars que ha rebut. El diari, diuen, juga brut ja que vol aconseguir anul·lar la seva concessió perquè s'atorgui al projecte vallenc i per lograr-ho busca les preferències de la gent i del govern. Els redactors del diari hi adjunten una nota on diuen que el fet que la línia estigui ben projectada no obsta perquè no sigui la millor i que el que sigui d'utilitat no vol dir que no n'hi hagin de més utilitat encara. Afirmen que totes les autoritats defensaran el pas per Valls «porque es la que para el estado menos capital amortiza y para el país, la que más pronto, y con más economía le salva sus distancias y cambia sus efectos; porque es la más gananciosa así para el empresario como para el accionista, aumentándose el rédito por el menor capital empleado, aumentándose

los beneficios por el mayor transporte que atrae siempre la línea más breve; porque en su ilustración reconocen no haber derecho bastante a imponer a la Nación un trayecto tortuoso cuando puede haberlo directo, y decir la Nación es decir los agricultores, a la industria y al comercio ganando la transmisión, exportación e importación de sus efectos, en un mayor coste, pagando en tiempo y dinero la tortuosidad». El diari, conclouen, no vol que es denegui la concessió a la companyia reusenca, tan sols vol poder parar les obres per poder comparar els dos projectes.

La réplica a aquesta argumentació, la més contundent en contra del ferrocarril de Reus a Montblanc, cal buscar-la en l'opuscle de F. Gomis: «Señor director del diario mercantil de Tarragona»,²⁹mena de carta oberta datada a Reus el 20 d'octubre de 1857. Gomis recorda davant els atacs del diari que «Borràs, Canals i Cia.» fou autoritzada a fer els estudis previs el 30 de juny de 1856, que el 12 de març de 1857 foren entregats els plànols pel seu estudi a l'enginyer en cap del districte, que la junta de camins, canals i ports els aprovà per unanimitat el 10 de juny i que finalment el 27 de juny el ministeri de foment publicà una ordre comunicant l'aprovació dels pressupostos i tarifes des de Reus a Montblanc, com també són favorables els informes de la direcció general d'obres públiques i del negociat de ferrocarrils i tot i que altres empreses havien presentat projectes les diputacions varen preferir des del primer moment el reusenc que tenia a més el suport del crèdit barcelonès. A nivell concret Gomis calcula que de Tarragona a Montblanc passant per Reus hi ha 44 quilòmetres, 13 dels quals ja estan construïts i sols caldria fer els 27 de Reus a Montblanc i els 3 més necessaris per enllaçar els dos trams. En canvi passant per Valls n'hi hauria una cinquantena, ja que si la carretera en té 36, el tren no podria passar pel coll de Lilla i això forçaria a un gran tomb o a un gran túnel. Els avantatges del trajecte reusenc els resumeix Gomis en tres: un trajecte més curt, uns terrenys de més bon treballar i per tant més economia de cost i el fet de travessar una zona més fèrtil, industrial i poblada. No en va 160 dels 180 pobles de la província l'han qualificat d'«utilidad pública», mentre que els de Tarragona havien arribat a escriure que «los habi-



tantes de Tarragona y Valls renunciarían de buena gana a la construcción de su imaginado camino de hierro, mientras que los señores Borràs, Canals y Cía. desintieran del que han proyectado». Gomis acaba: «no concluiré sin manifestar que el puerto de Tarragona es y debe ser el de Reus: que cualquiera mejora que experimente esta Ciudad debe influir en beneficio de aquella y al contrario; y que el camino de Reus a Montblanc acabará por ser el que desde el puerto de Tarragona vaya a empalmar en Lérida con el de Barcelona a Zaragoza: Añadiéndose a esta circunstancia la de venir a afluir a la línea de que se trata las de Barcelona y Valencia, y entonces se comprenderá cual es la importancia y porvenir de la línea férrea de Reus a Montblanc».

Pocs anys després el «Diario de Reus» reblava l'afirmació final: «la cuestión del ferrocarril a Lérida, Reus y Tarragona no es tan solo de actualidad, sino de grande interés para toda la provincia, como que en el proyecto de esta línea está escrito nuestro porvenir», en enllaçar a Lleida amb els provinents de Barcelona a Saragossa i els de Madrid i Bilbao i si «el comercio busca en primer término la economía de los transportes; si, los ferrocarriles necesitan como elemento de vida atravesar ricas comarcas y encontrar al fin de su carrera un puerto de mar, unas y otra proporcionan a esta red que hemos bosquejado y que ha de hacer cambiar completamente la faz de los mercados españoles», Reus amb això podria esdevenir la gran capital, tenint en compte que de Lleida a Barcelona hi ha 183 quilòmetres i fins a Tarragona sols 93.³⁰ Pocs dies abans el mateix comentarista havia escrit que de no acabar-se el tren fins a Lleida, on acabava d'arribar el de Barcelona, «nuestra decadencia, la muerte de nuestra agricultura, industria y comercio es inevitable, y no se hará esperar mucho tiempo», en cas contrari, si s'acaba «será la vida de la provincia de Tarragona» i retreia l'exemple de que si la carretera nova havia disminuït Reus respecte Tarragona, la no construcció de la via fèrria de Reus a Lleida seria l'anorreament de les dues ciutats respecte Barcelona ja que cap allí anirien «los comerciantes e industriales de Tarragona y Reus quedando cercenado el comercio e industria de ambas poblaciones (que deberían ser hermanas) y limitadas a raquínicos mercados semanales para un

³⁰ D. de R. 18-IV-1860, signat «P.», possiblement l'editor responsable Josep Prats.

cambio de productos del país». Si arriba a Lleida «se centuplicará nuestra industria y comercio; la agricultura obtendrá ventajas considerables y el puerto de Tarragona podrá sostener la competencia en el Mediterráneo». ³¹

El 6 d'abril de 1858 foren finalment inaugurades amb solemnitat les obres del carril de Reus a Montblanc. La companyia va voler que les festes tinguessin un ressò filantròpic i va fer distribuir en tots i cada un dels vuit barris urbans de Reus i en el de les afores, sis-centes quaranta lliures de pa blanc entre els 320 veïns més necessitats de cada un d'ells. Donà també una pesseta a cada un dels 42 presos i una a 320 veïns i 640 lliures de pa al «limosnero de la sopa que matutinamente se distribuye a los pobres en san Francisco». ³² Abans però de començar les obres ja es discutia la ubicació exacte de l'estació a Reus pels volts de la plaça dels quarters. El problema tècnic era l'enllaç de les línies de Tarragona i Montblanc, que provenint de curves distintes no podien enllaçar directament sense entrar a l'estació. El problema era vist com una sort per les autoritats municipals ja que garantia l'obligació de totes les màquines de parar-se a Reus. L'ajuntament proposava construir l'estació fora del murat i destinar la parada dels Juradets a plaça. ³³ En les obres del tren hi treballava gent de tota la comarca, ³⁴ tot i que sovint topava la seva realització amb l'oposició de particulars i d'autoritats locals. El 3 d'agost de 1859, «Borràs, Canals i Cia.» que es convertirà en «Borràs, Abelló i Cia.» havia ja expropiat 24'5 dels 27 quilòmetres, faltant sols els 3 corresponents a l'estació de Montblanc supeditada a l'enllaç del ramal provinent de Lleida. Per aquells dies treballaven en les obres 1.226 homes i s'hi utilitzaven 168 carros. ³⁵

Les obres es feien aquesta vegada amb material francès. A l'agost de 1859 havien d'arribar al port de Tarragona 20.000

31. «P.» a D. de R. 14-IV-1860. Vegi's també id. 27-V-1860.

32. Plec de rebuts a «Mejoras públicas», A.H.M.R.

33. Actes 1858-1861, sessió del 16-IV-1858, fols. 241-244.

34. D. de R. 21-VII-1859.

35. F. Gomis a «D. de R.» 3-VIII-1859. El mateix Gomis hi dóna una detallada estadística de les obres realitzades fins aquell moment.

travesses procedents dels de Marsella.³⁶ En acabar l'any les obres del carril, «una de las bases principales de nuestro futuro engrandecimiento», havien rebut una forta empenta i es treballava a La Riba, Vilaverd i Montblanc, tant que «diríamos que este ferro-carril se hacía por arte de encantamiento si no estuviéramos acostumbrados a ver que en Cataluña se proyectan obras muy atrevidas y se ejecutan en silencio cuantas se proyectan».³⁷ Per l'abril de 1860 s'esperava l'arribada de 38.000 travesses més.³⁸ El maig la companyia desmenteix al «Diario mercantil de Tarragona» que l'acusava de lentitud i afirma que en aquell moment treballen en les obres 900 peons i que en el darrer semestre s'han invertit dos milions i mig de rals, s'han desmuntat 133.954'09 metres cúbics de terra, dels quals 66.582'46 eren de roca, s'han utilitzat 19.214'94 metres cúbics de pedra o obra i es tenen ja 8.000 travesses, tot sota la direcció de l'enginyer Alameda.³⁹ Les obres cobrien una extensió d'onze quilòmetres.⁴⁰ Reunida el 27 de maig la junta d'accionistes de Reus-Montblanc s'informa de l'avançat estat dels treballs, del proper començament de l'obra d'enllaç dels dos ramals a Reus i de la immediata fusió de les dues companyies, així com de la voluntat de comprar la de Montblanc a Lleida i de construir un ramal fins a Valls i de demanar una subvenció per aquest darrer.⁴¹ En aquest moment els jornalers cobraven de 7 a 8 rals diaris i els carreters segons el tipus de pedra que transportaven⁴² i s'estava a punt de començar a construir a Reus l'estació de Montblanc.⁴³

36. Idem. 7-VIII-1859. El diari informa que a l'estació de Tarragona s'hi trobaven ja les 2.000 primeres. L'enginyer director era Frederic Alameda. Idem. 28-VIII-1859 dóna l'estadística dels treballs fets entre el 30 de juny i el 31 d'agost.

37. Idem. 21-I-1860.

38. Idem. 8-IV-1860. Ja n'han arribat 5 o 6.000.

39. Idem. 16-V-1860. Aquí sembla indicar que 8.000 és el total de travesses en poder de la companyia i que se n'esperen 38.000.

40. Idem. 20-V-1860. Durant el primer trimestre hi han treballat 385 jornalers i 55 carros. A principis d'any J. Grau i Ferrer afirmava que la construcció «se encuentra en el estado más satisfactorio que imaginarse pueda» i reafirma l'interès amb ajuntar-se amb la de Tarragona, a «El eco del Centro de Lectura», des d'ara E.C.L., núm. 13, del 29-I-1860, ps. 1-2.

41. D. de R. 9-VI-1860.

42. Idem. 10-VI-1860.

43. ECL., núm. 20, «Gacetilla», 18-III-1860, p. 8.

El progrés tècnic no feia oblidar la part social i de prestigi. Per l'octubre, el dia 22, es monta una visita de Prim a les obres acompanyat de l'enginyer Alameda, dels constructors Gomis, Abelló i Escolà, d'autoritats i accionistes. Visiten els 12 quilòmetres ja acabats fins a Alcover on els reben les autoritats locals i es troben el poble ple de penjadures i amb «torres de Valls». El motiu de la festa era la col·locació per Prim de la primera pedra del primer pont damunt del Francolí, a tocar de la Riba. Gomis en nom de l'empresa va fer un parlament on donava les gràcies a Prim pel seu suport el 1857 per obtenir el permís de les obres, com el posterior per continuar fins a Lleida. Prim va contestar: «aunque soldado, miro con la mayor predilección el desarrollo de las obras públicas, y particularmente de los ferro-carriles. Los ferro-carriles, señores, son la antorcha de la civilización. Ellos convierten en casas las tristes cabañas que habitan los propietarios. Ellos son los que facilitan la importación y la exportación de los artículos necesarios a la vida y comodidades del hombre. Ellos son los que mejorando el precio de los frutos, aumentan el de la propiedad, aumentan el jornal del bracero, aumentan en fin el bienestar de todas las clases de la sociedad (...) Todos pues, los que no quieren los ferrocarriles, no quieren a mi entender la civilización». El dia següent visitaren les obres fetes vora Montblanc i Vilaverd. L'acte de relació reeixí en la conversa que tingueren les diputacions de Lleida i Tarragona amb Joaquim Borràs sobre el ferrocarril.⁴⁴ Les obres fetes eren notables i sols per construir l'estació de la Riba, s'explanaren 80.000 metres cúbics.⁴⁵

El maig de 1861 es construeix, a prop del Roser, el pont de Reus per on passa el ramal d'unió de les dues vies.⁴⁶ L'ajunta-

44. Full imprés: «Descripción detallada de la visita que el Excmo. señor Ingeniero general, marqués de los Castillejos ha hecho a las obras del ferrocarril de Montblanc a Reus, y del banquete y cacería con que la Compañía de dicho ferrocarril y la empresa constructora han obsequiado S.E.», Reus 26 octubre de 1860, por «Un curioso», imp. Viuda e hijo de Sabater.

45. Els treballs d'esplanació efectuats entre l'1 de gener de 1860 i el 30 de juny del mateix any eren: 1.427'46 metres cúbics de terra fionja, 4.390'99 de terra compacta, 3.176'21 de roca fionja i 4.150'81 de roca dura. Vegi's «Cuentas de esplanación para el ferrocarril de Montblanc a Reus», doc. 43 on hi ha una detallada relació de costos.

46. Actes 1858-1861, fol. 499.

ment local, optimista davant la rapidesa de les obres decideix obrir un carrer que vagi recte a l'estació des de la plaça del Teatre.⁴⁷ La inauguració encara es farà esperar, tal volta degut als diversos accidents que devien aturar les obres. Així a mitjants de febrer de 1862 exploten en una caseta de la Riba diverses capsas de pólvora provocant la mort de cinc treballadors que hi dormien.⁴⁸ «Las lamentables desgracias que sin interrupción se iban sucediendo en las obras del ferrocarril de Montblanc», provoquen la reacció del govern civil preocupat per la poca seguretat del treball i per la misèria en que quedaven les famílies, ja que pocs dies després una nova explosió deixava tres morts i dos ferits greus. La nota acabava dient que s'obrien diligències judicials per mirar la part de culpa de la companyia en utilitzar palanques de coure en lloc de les de ferro per atacar les barricades i obrint una subscripció pública.⁴⁹ A principis de juny descarrilen tres «trucks» sense motor a la Selva, morint-hi un membre de la burgesia reusenca i un obrer.⁵⁰ L'empresa preocupada pel funcionament adquireix el maig 30 plumes d'aigua per les locomotores a la Societat Hidrofòrica.⁵¹ El 3 de maig, abans d'inaugurar el primer tram, 400 obrers treballen ja en túnel de Tarrés.⁵²

El 5 de maig de 1863 Marià Castillo, director del ferrocarril, comenta a través de la premsa que diàriament rep cartes dels pobles preguntant quan s'inaugura. S'esperava, diu, inaugurar el servei el dia 1, ja que des de fa un mes està tot enllestit fins a Montblanc amb tot el personal al seu lloc i sols falta el permís de la direcció general d'obres públiques.⁵³ El dia 12, l'alcalde,

47. Id. sessió 4-IX-1861, fol. 525.

48. «ECL», «Miscelánea», núm. 8, 23-II-1862, p. 64. Ja el 1859 un incendi posa Reus en perill, cfra. D. de R. 24-IX-1859.

49. T. Ll. (Tomàs Lletget) a «Parte local», id. núm. 9, del 2-III-1862, ps. 65-66. Informa que entre els morts del primer dia hi havia una dona prenyada i una nena. Vegi's també: «Provisiones a consecuencia de varias desgracias ocurridas en la construcción del ferrocarril de Montblanc» a «Colección de las disposiciones más notables del gobierno de la provincia de Tarragona... desde 23 de abril de 1867», ps. 143-144.

50. Id. núm. 23, 8-VI-1862, ps. 179-180.

51. J. Güell a «Parte local», a id. núm. 20, 18-V-1862, ps. 153-155. El 7-VI-1862, «Borràs, Abelló i Cia» s'anuncien a D. de R. per llogar gent a preu fet en les obres de Montblanc.

52. D. de R. 3-V-1863.

53. Id. 5-V-1863.

Josep Maria Pàmies, es lamenta que l'endemà l'empresa no vulgui fer cap festa amb motiu de la inauguració tot i ser «este suceso un acontecimiento notabilísimo en favor de los intereses de esta ciudad». Pàmies voldria fer alguna cosa per demostrar que «los habitantes de Reus no miran indiferentes tan deseada inauguración», però la resta del consistori s'hi oposa alegant la ignorància oficial dels fets i la falta de diners. Posat a votació, Pàmies perd per nou vots contra cinc.⁵⁴ Amb tot el dia 15 feliciten a la companyia de Crèdit i a Borràs, Abelló i Cia. per «la parte que han tenido en dicha construcción».⁵⁴ El dia de l'inauguració, el 13 de maig de 1863, el »Diario de Reus» li dedicava la primera pàgina tot afirmant que «en Reus se inició y llevó adelante el proyecto de este ferrocarril». Els que sí celebraren la inauguració foren els socis del casino, amb un dinar per a retre homenatge als iniciadors de la idea Gomis, Canals i Borràs i a Morlius, Abelló I, Escolà i Tost que els seguiren. Aquell primer dia cada vegada que entrava o sortia un tren de l'estació de Reus es tocava música, es disparaven morterets, enmig de l'entusiasme de la gent que omplia l'andana. Les diverses societats havien ornat les façanes i per la nit es féu un concert a la Filharmònica amb els cors del Centre de Lectura i pel matí, el migdia i el vespre es ventaren campanes.⁵⁶ En un sol dia s'inauguraren els 27'588 quilòmetres nous que junt amb els de Tarragona a Reus feien 43'341.⁵⁷ A partir d'aquest moment hi hauran tres trens ascendents i tres descendents cada dia entre Reus i Montblanc.⁵⁸ Cada viatger podia dur amb ell fins a trenta quilos d'equipatge⁵⁹ i la tarifa de preus era la següent,⁶⁰ expressant les quantitats en rals i cèntims:

54. Actes 1862-1865, sessió 12-V-1863, fols. 166-167.

55. Id. fols. 170r-171.

56. D. de R. 14-V-1863.

57. J. Jimeno Agius: «Los ferro-carriles en fin del año 1863», a «Revista minera», T. XV, núm. 340, 1-VIII-1864, ps. 418-419.

58. D. de R. 12-V-1863.

59. Id. 12-V-1863.

60. Id. 13-V-1863. Per comparar els preus anar a Barcelona valia 48 rals en berlina, 38 a l'interior, 32 a rotonda, i 24 a banqueta, cfra. Idem. 14-V-1863.

BITLLET	Tarragona	Vila-seca	Reus	La Selva	Alcover	La Riba	
	1ª	3'75					
Vila-seca	2ª	2					
	3ª	1'64					
	1ª	6	3'76				
Reus	2ª	4	2				
	3ª	3'06	1'64				
	1ª	9'06	6	3'54			
La Selva	2ª	7'05	5'06	2'36			
	3ª	5'05	3'52	1'76			
	1ª	12	8'48	5'52	2'54		
Alcover	2ª	10	7'06	4'58	2'24		
	3ª	7'06	5'06	3'30	1'64		
	1ª	15'52	12	8'58	6	3'52	
La Riba	2ª	12'94	10	7'06	5'06	2'82	
	3ª	9'18	7'76	5'06	3'06	2	
	1ª	18	15'06	12	9'06	6'12	3'06
Montblanc	2ª	15'06	12'58	10	7'52	5'42	2'36
	3ª	10	8'70	7'06	5'18	3'76	1'76

L'èxit del nou ferrocarril fou notable i durant l'any inicial l'usaren 245.136 passatgers, equivalent a 5.701 per quilòmetre. Aquesta mitjana el col·locava en la relació passatgers/quilòmetres en el sisè lloc en relació dels vint-i-cinc en explotació en tot l'estat.⁶¹ Amb tot l'economia no era massa brillant i els empleats

61. Cfra. op. cit. nota 57. Davant anavem Barcelona-Sarrià amb 174.862, Barcelona-Martorell amb 18.485, Sevilla-Trocadero- Puerto Real-Cadís amb 8.251, Barcelona-Girona amb 7.423 i Almansa-El Grau amb 6.280. En dies notables l'ús era massiu, així per la festa major de Montblanc, el 17-V-1863, hi anaren 800 reusencs en tren, cfra. D. de R. 19-V-1863. Segons l'empresa el moviment fou:

	Dia 17	Dia 18
Tarragona	324	221
Vila-seca	54	58
Reus	440	336
La Selva	44	28
Alcover	58	31
La Riba	189	36
Montblanc	327	165
Total	1.433	935

La curta durada de la sèrie no permet fer especulacions, sobre l'ús i la incidència del ferrocarril en cada localitat, cfra. D. de R. 20-V-1863.

es queixaven dels baixos sous, tot demanant subsidis a l'ajuntament.⁶² Fins aquell moment el cost per quilòmetre havia estat de 931.400 rals.⁶³ La companyia havia calculat un moviment diari de 545 passatgers i 356'75 tones de mercaderies amb una recaudació anual de 1.643.1999 rals pels viatgers i 6.878.046 per les mercaderies, amb un total doncs de 8.521.245 rals. Les despeses anuals pujaven, segons aquest pronòstic, a 3.439.998'50 rals, quedant el líquid reduït a 5.081.246'50 el que equivaldria a un interès anual de l'11'64 %.⁶⁴

Les despeses de construcció foren de 43.625.414'76 rals,⁶⁵ distribuïts de la següent manera:

Expropiació	2.585.942	rales
Esplanació	15.157.503'36	
Obres de fàbrica	4.382.223'40	
«Balast»	2.079.000	
Obres accessòries	2.436.307'59	
Desviació de camins	337.938'41	
Material d'explotació	16.646.500	

A partir d'aquest moment la construcció fins a Lleida segueix un ritme molt lent i el 1867 sols hi havia en explotació 55 quilòmetres,⁶⁶ tot i que el segment de Vimbodí fins a Lleida fou subvencionat pel govern amb 60.000 pessetes pels 40 quilòmetres, privilegi inusual en la xarxa catalana.⁶⁷ El 1868 ja arribava a l'Espluga, lloc molt visitat per les seves atraccions turístiques.⁶⁸ La crisi de la companyia General de Crèdit que hi era majoritària significà una forta pèrdua de capital que justifica aquesta paralització.⁶⁹ Començà un desballestament en la comptabilitat, ignorant-se els papers de la companyia de Tarragona a Reus i el

62. Actes 1862-1865, sessió 19-XI-1864, fol. 405.

63. Gomis: «Sr. director...», p. 12.

64. D. de R. 19-IV-1860.

65. Id. id.

66. TORTELLA, op. cit. p. 182.

67. GRAELLS, «La cuestión catalana», p. 165. L'abril de 1866, si més no, ja funcionava l'estació de Vimbodí, D. de R. 17-IV-1866.

68. D. de R. 24-VII-1868. Els preus eren els següents: de 1ª classe des de Reus, 16'51, de 2 13'77 i de 3 classe 9'62, com sempre en rals i cèntims.

69. CAMERÓN, op. cit. p. 247 i «Diario de Tarragona», 26-XI-1876. l'estació de Vimbodí, D. de R. 17-IV-1866.

1865 es deixaren de pagar tots els dividendes. El 1872 l'empresa de Tarragona a Reus es declara en suspensió de pagaments. En aquell moment el capital social era de 95 milions de rals, dividits en 50.000 accions de 1.900 rals. En canvi el passiu era de 192.192.363'86 rals, més les obres que faltava fer, amb el qual el deute superava els dos-cents milions. El 1876 la companyia va demanar una ampliació de capital i una pròrroga de les obres, peticions que motivaren violentes reaccions en contra a Tarragona.⁷⁰ La companyia fou finalment engolida per la del Nord d'Espanya el 1881.⁷¹ El fracàs devia impedir la cristallització de la unió amb el ferrocarril de Barcelona a Martorell, amb el que ja s'estava en contacte des del 1862.⁷² La línia havia arribat a Lleida el 1879,⁷³ onze anys més tard de la solemne inauguració del tren de Reus a Montblanc.

PERE ANGUERA

70. Esborrany de carta al plec «Ferrocarril de Tarragona a Lèrida», AHMT i «Diario de Tarragona», 26-XI-1876. Aquest darrer afirma que «la companyia de Montblanc a Reus hija, digámoslo así, de la Compañía de Crédito, y... la de Lèrida a Reus y Tarragona, hija de aquélla».

71. CAMERÓN, op. cit. p. 247 i «Diario de Tarragona», 26-XI-1876.

72. VICENS: «Industrial...», p. 88. CAMERÓN, op. cit. p. 247. Amb això la de Lleida-Reus-Tarragona fóra una de les poques línies catalanes mal aconduïdes, si és cert el que diu GRAELL de les altres: «cumplían sus compromisos, porque tenían tráfico y buena administración», op. cit. p. 165.

73. CARRERA PUJAL: «La economía de Cataluña en el siglo XIX», vol. IV, p. 847.