

història

El tren que mai va arribar. El f

Mont-roig, per Riudoms i Mont

Carles Martí Martí

Anunci de l'expropiació dels terrenys per a la construcció del ferrocarril al seu pas per Riudoms.
Font: Butlletí Oficial de la Província, 3 d'abril de 1888.

Núm. 739.

SECCIÓN DE FOMENTO.—FERROCARRILES.

RELACIÓN RECTIFICADA de los propietarios á quienes es preciso ocupar terrenos para la construcción del ferrocarril de Madrid á Roda en el término municipal de Riudoms.

Número de orden.	Nombres de los propietarios.	Residencia.	Nombres de los colonos ó arrendatarios.
1	Matías Vall Marsal.....	Las Borjas..	No lo está.
2	Jaime Mariné Casanovas...	Idem.....	
3	Pedro Mestre Quintana....	Réus.....	
4	José M. ^a Grau Vilanova....	Maspujols...	
5	Pablo Pujol Barenys.....	Idem.....	
6	José Mestre Naspré.....	Riudoms....	
7	José M. ^a Grau Vilanova....	Maspujols..	
8	Francisco Llauradó Serralet.	Idem.....	Adm. ^{or} , F. ^{co} Sans Pamies.
9	Antonio Salvat Salvat.....	Idem.....	
10	José Anglés Amorós.....	Tarragona...	
11	Ramón Huguet Cabré.....	Maspujols...	
12	Juan Pamias Ortoneda....	Idem.....	
13	Antonio Aulesti.....	Réus.....	
14	Marcelina Vall Huguet....	Idem.....	
15	José Barenys Barenys:....	Maspujols...	
16	Pedro Ferrater Barenys....	Idem.....	
17	Pedro Mestre Anglés.....	Las Borjas..	
18	Hijos de Isidro Llauradó...	Maspujols..	No lo está.
19	Pedro Salvat Vergés.....	Réus.....	
20	Antonio Aulesti.....	Idem.....	

Lo que se hace público por medio de este periódico oficial en cumplimiento de lo dispuesto en el art. 17 de la ley de 10 de Enero de 1879, para que las personas que se crean perjudicadas puedan dirigir sus reclamaciones al Alcalde de Riudoms en el término de veinte días; en la inteligencia de que sólo han de versar aquéllas sobre la necesidad de ocupar el terreno de que se trata, con arreglo á lo dispuesto en los artículos 17 de la ley de 10 de Enero de 1879 y 23 y 24 del Reglamento de 13 de Junio del mismo año.

Tarragona 31 de Marzo de 1888.—El Gobernador, Vicente López Puigcerver.

Tot just entrats a la primera dècada del segle XXI i després d'haver trinxat el nostre territori amb autopistes i carreteres de tota mena, ens adonem que el transport privat no ha resolt els problemes de mobilitat. D'un temps ençà sorgeix entre les autoritats i la gent del Camp un clamor majoritari en favor del transport públic com la panacea que ens ajudarà a abandonar la dependència del transport particular. Una subordinació que, cada dia que passa, els avatars dels caos circulatòris ens dificulten més la connexió entre els diferents pobles i ciutats de l'àrea urbana del Camp de Tarragona.

Avui es parla del TramCamp, el tramvia elèctric comarcal, com la xarxa que millor pot ajudar a solucionar el problema. Les autoritats del Camp es manifesten en favor de la urgència de la seva posada en marxa. Es tracta de connectar en un arc concèntric les principals ciutats i pobles: Tarragona, Reus, Vila-seca, Salou i també Valls i Cambrils, una xarxa supramunicipal habitada per més de tres-cents mil habitants.

Una de les solucions és la proposta de "reutilització" de la xarxa existent de ferrocarrils, vella i obsoleta, tancant-la en els seus extrems:

Tracàs del ferrocarril de Reus a Orió (s. XIX-XX)

Picamoixons, Vila-seca, Roda de Barà i Sant Vicenç de Calders. Completaria aquesta nova xarxa l'aprofitament de la via antiga del ferrocarril de la costa fins a Salou i Cambrils. El resultat seria una nova línia ràpida, moderna i eficaç de transport que uniria les diferents ciutats de la conurbació del Camp de Tarragona.

L'actual ferrocarril que funciona per rodalies del Camp, degut al seu estat obsolet, les demores i uns horaris inadequats, semblava un mitjà destinat a l'abandonament i l'oblit. Una xarxa antiga i mancada d'inversions. Un mitjà de transport inservible al qual ja li donàvem els dies comptats. Ningú volia apostar per la via fèrria.

Tot va ser la posada en explotació del tren d'alta velocitat, a Espanya, quan el debat entorn a les potencialitats d'aquest mitjà de transport es van tornar a posar de manifest. Avui el TAV entre Barcelona i Madrid guanya la partida a l'avió per puntualitat, comoditat i preu. Hi ha, doncs, tren per anys.

Tanmateix, sembla que alguns hagin redescobert els avantatges del ferrocarril i ningú ja recorda que fa més de cent cinquanta anys, el 1843, es posà en circulació la línia Barcelo-

na-Mataró, la primera d'Espanya. Una xarxa que amb el pas dels anys es farà més extensa i espessa fins arribar a relligar tot el territori de l'Estat. Fins al 1951, quan es va posar en marxa el tren de Balaguer a la Pobla de Segur, que es va tancar un cicle d'expansió. Fins ara.

La història del ferrocarril a Catalunya va comptar amb el suport dels diferents governs que es van encarregar, juntament amb la iniciativa privada, d'estendre els camins de ferro, de punta a punta del país, amb la finalitat d'unir la costa amb l'interior i afavorir el trànsit de mercaderies que facilités el creixement econòmic del país. Al final de l'expansió de la xarxa, l'any 1951, Catalunya comptava amb 1.300 km de via de galga espanyola (1.668 mm d'amplada), a banda dels 450 km de trens de via estreta. En total uns dos mil quilometres construïts dels quals avui només se'n mantenen operatius uns 1.500.

Industrialització i progrés: l'extensió del ferrocarril a l'Estat espanyol

En el convuls i agitat context polític de l'Espanya del segle XIX, la implantació de la xarxa fèrria anava lligada a dos objectius bàsics: posar

“La història del ferrocarril a Catalunya va comptar amb el suport dels diferents governs que es van encarregar, d'estendre els camins de ferro, de punta a punta del país, amb la finalitat d'unir la costa amb l'interior i afavorir el trànsit de mercaderies que facilités el creixement econòmic del país”

les bases del modern estat burgès i la creació d'un mercat únic que permetés el lliure trànsit de mercaderies per tot el territori espanyol. En el transcurs de la història del tren s'han succeït governs i règims diferents: monarquies, dictadures i repúbliques de tot color i diferent pelatge, però el ferrocarril ha anat avançant a trompades, segons els interessos polítics del moment.

La primera llei favorable a l'expansió del ferrocarril es va aprovar en ple Bienni Liberal, la Llei 3/6 de 1855, que va fer possible l'onada inicial al redós de la qual es van iniciar les línies de: Barcelona – Lleida – Saragossa i la de Tarragona a València. Cap al nord, a Girona (pel Vallès i el Maresme). La de Granollers a Sant Joan de les Abadesses. En el nostre àmbit comarcal les línies interprovincials entre Reus, Tarragona i Lleida.

En una segona etapa es va aprovar el Pla General dels Ferrocarrils de 1867, ampliat el 1870 pel govern Prim i posteriorment el Pla de 1877 que va restar invariable fins l'any 1912. Va ser la segona onada la que va propiciar estendre les línies des de Barcelona –per les costes de Garraf– fins a Valls.

A la nostra comarca va fer possible la construcció de la línia entre Reus i Saragossa, per Móra d'Ebre, que posteriorment finalitzaria a Madrid, una de les obres ferroviàries més importants. Pel traçat d'aquesta línia es va optar pel camí més recte entre les dues ciutats, encara que ple de grans dificultats orogràfiques. La perforació del túnel d'Argentera va ser l'obstacle més important que va caldre superar. Foradar els quatre quilòmetres de túnel va suposar una obra de gran envergadura inusual per l'època.

Capitals estrangers i locals van acudir a finançar les grans obres que suposaven travessar una orografia, com l'espanyola, plena de desnivells i dificultats de tota mena. Empreses com la Sociedad de Crédito Mercantil Industrial dels Rothschild de França van invertir a la xarxa MSA (Madrid–Saragossa–Alacant), mentre que el Crédito Mobiliario dels germans Pereire ho van fer en la línia del Nord, i la Cia. General de Crédito dels financers Pros i Guil·lou ho van fer a la línia a Lleida per Reus i Tarragona.

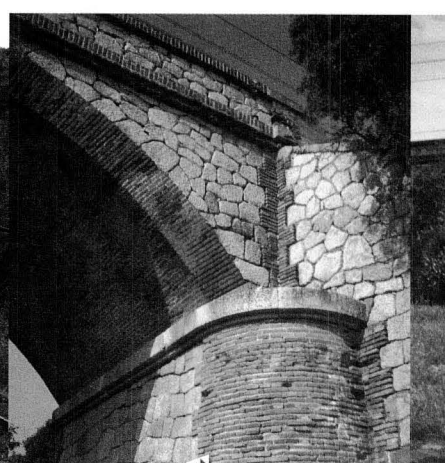
El desenvolupament de la xarxa a Catalunya



Catalunya Exprés al seu pas pel pont de la riera de Maspujols.
Foto: Ian.



Caseta dels peons caminers en la divisòria dels terme de Riudoms i Les Borges a l'alçada del barranc de les Canaletes.
Foto: Ian.



Detall d'un dels pilastres del pont de la riera de Maspujols.
Foto: Ian.

En el procés de formació de la xarxa catalana hi van intervenir un seguit de companyies que finalment van acabar fusionant-se entre elles o bé van desaparèixer absorbides les unes per les altres. Era un model basat en concessions territorials guanyades pel favor polític i per la influència sobre els successius governs afins als promotors de les obres. Al final de tot el procés, cap als anys 1890, les dues grans companyies que quedaven, la *Norte de España* i la MZA, es van apropiar de tota la xarxa ferroviària de via ampla de Catalunya.

El procés de fusió o d'absorció va començar quan la *Compañía de los Ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia*, és a dir, la TBF, la primera gran empresa catalana, es va fusionar amb *Caminos de Hierro de Barcelona a Francia* l'any 1875. Més tard, la mateixa TBF ho va fer amb la també catalana *Compañía del Ferrocarril de Tarragona a Martorell y Barcelona*, que correspon a les sigles TMB i que tenia la concessió fins a la frontera francesa. Per la seva part la MZA, l'altra gran companyia, va absorbir el 1885 la *Compañía de Ferrocarriles Directos a Madrid, Zaragoza y Barcelona* i, l'any

següent, el 1887, va fusionar-se amb la *Compañía del Ferrocarril de Valls a Vilanova y Barcelona*, de sigles VVB. Finalment, el 1899 es van fusionar les dues grans, la MZA i la TBF, en el marc d'una operació d'absorció de la primera companyia espanyola, en contra de la catalana. Per reduir l'impacte negatiu, entre la població a Catalunya es va anomenar la Red Catalana MZA, però només provisionalment: l'experiència va durar poc perquè al cap d'un temps, a començaments de l'any 1936, la filial catalana va quedar esborrada del mapa.

Els personatges catalans impulsors del ferrocarril

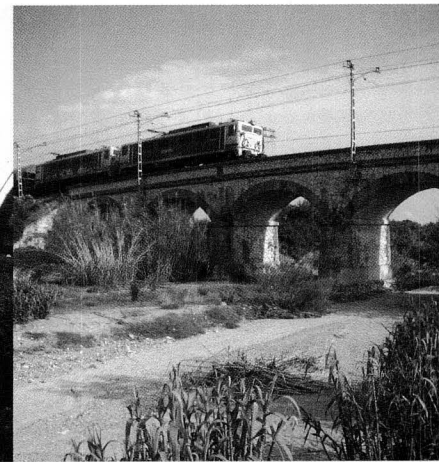
Dins la petita història del tren a Catalunya cal fer esment a tres personatges que van resultar determinants per la promoció i extensió dels camins de ferro al nostre país. Tots tres van contribuir, cadascú dins la seva professió, a fer possible el progrés de les comunicacions catalanes. Veiem-los:

Esteve Terrades i Illa (Barcelona 15/09/1883 – Madrid 1950), pedagog, científic i doctor en Ciències Físiques i Exactes. Va ser Director de

“A la nostra comarca, el 1887 un grup d'empresaris reusencs va inaugurar la línia entre Reus i Salou amb un intent de tornar a ressuscitar l'antic port de Salou i així evitar que Tarragona es quedés els impostos de les exportacions que generava la indústria i manufactura local”



El pont de la riera de Maspujols després de les intenses pluges del 12 de març de 2011.
Foto: Ian.



Tren de càrrega al seu pas pel terme municipal de Riudoms.
Foto: Ian.

Tren creuant el pont de la riera de Maspujols.
Foto: Ian.

La Secció dels Ferrocarrils Secundaris de la Mancomunitat de Catalunya l'any 1918, nomenat pel President Prat de la Riba. Quan es va proclamar la Dictadura de Primo de Rivera, va ser nomenat Director d'Obres, càrrec que va ocupar fins el 1925. La tasca del doctor Terrades en el camp dels nous projectes de vies fèrries és de cabdal importància per comprendre el desenvolupament de les línies secundàries al nostre país. Prat de la Riba li va encomanar el disseny de les comunicacions fèrries que relliguessin el Principat, unint muntanya i pla i la costa amb l'interior. Del doctor Terrades va ser l'autoria del planejament dels trens de curt recorregut i els de via estreta. De la seva capacitat tècnica en va dependre la correcta realització i execució de les obres.

Eduard Maristany i Gibert (1855-1941), enginyer i directiu de la Companyia de ferrocarrils Tarragona – Barcelona, empresa que va acabar fusionant-se amb la MSA i de la qual en va ser director general.

Maristany ha passat a la història del ferrocarril català com el tècnic més prestigiós que va idear i dirigir una de les obres punteres de la tecnologia: el Túnel de l'Argentera, una obra civil de 4 km de llargada i la construcció del qual va començar l'any 1883 i no es va acabar fins tres anys més tard, el 1886. L'obra va merèixer grans enaltiments i lloances a l'enginyer de Maristany donat el caràcter complicat i en extrem complicat. El 1918 el rei Alfons XIII el va investir amb el títol de Marquès de l'Argentera.

Claudi Planàs i Font (Barcelona 1869-1931), advocat i escriptor. Va exercir càrrecs de responsabilitat en la Companyia de Ferrocarrils TBF i va ser l'ànima de l'expansió del tren a Catalunya. Posteriorment va ser nomenat Secretari de l'Ajuntament de Barcelona.

Planàs va ser també un bon escriptor, patriota i polític. Va pertànyer a la Unió Catalanista i va participar a les Assemblees de Manresa el 1892, a Reus el 1883 i a Balaguer el 1894. Com a escriptor va participar en el 1r Congrés Internacional de la Llengua Catalana el 1906. Va dirigir la primera companyia catalana, la TBF, i va ser un dels principals impulsors de les connexions ferroviàries entre les diferents xarxes per impulsar la indústria nacional i l'economia del país.

La xarxa secundària del ferrocarril a Catalunya

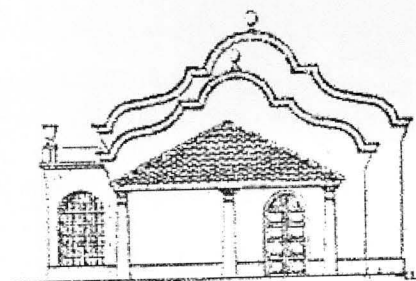
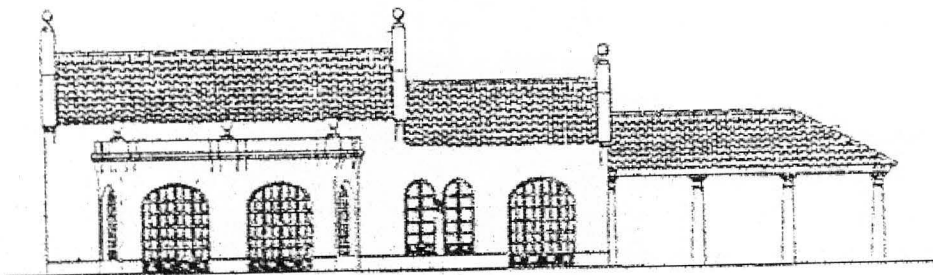
La xarxa de trens "econòmics o de via estreta" s'havia inaugurat per trams entre el 1885 i el 1931. Es va fer així empenya més per necessitats locals estrictes que per criteris d'unitat i de planificació territorial. L'objectiu de la Mancomunitat va ser superar aquesta deficiència d'origen amb la construcció d'una xarxa integrada que relligués tots els trams construïts. Des del 1919 es va encarregar d'expandir-la amb criteris de racionalitat encara que per problemes econòmics, de feble o escassa inversió privada i de pressions dels oligarques locals, va topat amb moltes resistències a assolir un desenvolupament harmònic per tot el país. L'objectiu de Prat de la Riba era complementar la xarxa bàsica catalana amb trens de galga d'1,67 m, que era l'ample espanyol, per fer-los compatibles i fàcilment intercanviables amb la xarxa bàsica en circulació.

El problema era que entre 1885 i 1930 les línies secundàries s'havien desenvolupat, quasi bé en exclusiva, en vies d'ample inferior a l'espanyol i que conformaven la categoria de "tren de via estreta" de només servei local. Els de tipus subsidiari, com els cremalleres de Montserrat i Núria, també es van construir amb el mateix

criteri. Al final, va resultar ser una xarxa que, amb la posterior construcció dels trens a Sabadell i Terrassa, va arribar als 500 km de línia. Són exemple de ferrocarrils de "via estreta" els de la Conca del Llobregat a Manresa, Igualada, Guardiola i Pobla de Lillet que creuaven una regió de gran desenvolupament econòmic per les colònies tèxtils del seu recorregut. Com també ho eren els "trenets" d'Olot a Sant Feliu i Palamós, amb una galga inferior de 75 cm. A la nostra comarca, el 1887 un grup d'empresaris reusencs va inaugurar la línia entre Reus i Salou amb un intent de tornar a ressuscitar l'antic port de Salou i així evitar que Tarragona es quedés els impostos de les exportacions que generava la indústria i manufactura local. Però l'objectiu no es va complir i el ferrocarril es va convertir en un tren turístic que va tancar a la segona meitat del passat segle.

La voluntat política del president Prat de la Riba era emular Catalunya amb països europeus de semblant extensió i es proposava estendre la xarxa fèrria dels 1.500 km en actiu (entre les diferents xarxes) als 3.200 km per assolir el mateix estàndard europeu. En morir Prat el 1917, el seu successor, Puig i Cadafalch es va encarregar de recuperar i donar embranzida als projectes acumulats. Va ser ell qui va nomenar Esteve Terrades i va aconseguir l'aprovació del Pla de ferrocarrils secundaris del 1918.

Esteve Terrades, el flamant nou director, va desenvolupar una intensa tasca per convèncer els diputats catalans de la necessitat de formar una xarxa que abastés la totalitat del territori català i que optés per la tracció elèctrica com a forma d'aprofitament d'una d'energia moderna, que en aquells moments prometia una gran expansió. L'objectiu era poder remun- tar desnivells d'entre el 3 i el 4% i així



Projecte d'estació ferroviària a Riudoms.
Font: Cambra Oficial de Comerç i Indústria de Reus, Memòria 1886-1986.

abaratir els traçats, amb la mateixa galga que s'utilitzava a la xarxa bàsica. De la xarxa secundària se'n van projectar 230 km segons el concurs aprovat el 1919. La Mancomunitat, administració pública actuant, es va posar al capdavant de la seva gestió i es va responsabilitzar de la seva execució, a diferència de la resta de l'Estat, on aquest impuls del Govern havia fracassat per deixar-lo en mans de la iniciativa privada afavorida per una legislació favorable als seus interessos.

Quan els treballs de la Secció Tècnica van finalitzar es van convocar els concursos per optar a les diferents concessions segons les prioritats marcades per la Mancomunitat. A partir de l'aprovació de cada pla es traspassava la responsabilitat econòmica als municipis, cambres de comerç i agents econòmics interessats en l'obra. La Mancomunitat els ofería un sistema de subscripció de cèdules en el qual podien participar institucions públiques i empreses privades pel finançament del ferrocarril local.

El doctor Terrades es traslladava a les ciutats implicades en la construcció dels trens i exposava les condicions tècniques i financeres a totes les institucions implicades. Durant l'any 1919, l'etapa de més expansió, va fer conferències a Tarragona, Manresa,

Tàrrrega, Lleida i Reus.

Les línies que va aprovar la Mancomunitat van ser les següents: Reus–Mont-roig, de 15 km i amb un pressupost estimat de 160.000 pessetes per quilòmetre; Tarragona–Cervera–Ponts, de 125 km i 206.000 pessetes per quilòmetre; Lleida–Franga, de 40 km i 191.000 pessetes per quilòmetre, i Balaguer–Tàrrrega, de 50 km i 108.000 pessetes per quilòmetre.

Com es pot apreciar, les línies escollides responien a uns criteris que volien ser els més objectius possibles, tant per la seva necessitat estratègica com per la seva viabilitat econòmica. Per un costat es ponderava el cost de l'obra com a element decisiu. En segon lloc, la riquesa que generaria en els territoris que travessava. I, finalment, la facilitat de connexió amb la línia bàsica com a element de relligament amb tot el territori nacional català.

Tanmateix, com totes les iniciatives públiques catalanes, va topar aviat amb una tramitació lenta i excessivament galdosa per part del Ministeri de Foment, que va alentir el procediment administratiu que depenia d'ell fins al punt d'encallar-lo. Després, en la Dictadura de Primo de Rivera, la Mancomunitat va ser dissolta pel dictador i el projecte va ser reconduït a un programa "de interès

Sección de Fomento.—Ferrocarriles.

Publicada por edicto de 31 de Marzo último, inserto en el *Boletín oficial* de 3 del actual la relación rectificada de los propietarios á quienes es preciso ocupar terrenos en el término municipal de Riudoms con destino á la construcción del ferrocarril de Madrid á Roda, á fin de que en el plazo de veinte días pudieran reclamar los que se creyeran perjudicados, sin que durante él se haya presentado reclamación alguna, de conformidad con lo dispuesto en el art. 18 de la ley de 10 de Enero de 1879, vengo en declarar la necesidad de la ocupación de los terrenos expresados en el citado edicto.

Lo que se hace público por medio del presente para conocimiento de los interesados y en cumplimiento de lo dispuesto en el art. 25 del Reglamento de 13 de Junio de 1879. Al propio tiempo se previene á aquellos que cumpliendo lo dispuesto en el art. 20 de la citada ley, comparezcan en el término de ocho días en la Alcaldía de Riudoms para hacer el nombramiento de peritos que en unión con el de la Compañía fijen los terrenos que hayan de expropiarse y su valoración; en inteligencia de que si en el citado plazo no hacen el nombramiento ó no concurren en el nombrado los requisitos prevenidos en el art. 32 del Reglamento, habrán de estar y pasar por lo que haga el perito de la Compañía, con arreglo al art. 21 de la mencionada ley.

Tarragona 27 de Abril de 1888.—
El Gobernador interino, Ricardo Díaz.

Anunci de l'ocupació de terrenys i nomenament de perits per a valorar les finques afectades pel pas del ferrocarril per Riudoms. Font: Butlletí Oficial de la Província, 28 d'abril de 1888.

nacional i no sólo localista". Tot ple-gat, aigua de castanyes!

El projecte del tren elèctric Reus–Mont-roig per Riudoms

La necessitat d'un tren entre les dues poblacions va ser reivindicada per la Cambra de Comerç de Reus, una entitat que en la seva dilatada vida – més de cent cinquanta anys– ha vetllat per la promoció de les infraestructures viàries a les comarques de la seva jurisdicció amb l'objectiu de promoció la capitalitat mercantil de Reus. Per aquest motiu, va ser la primera entitat comarcal que va pugnar perquè el projecte fos realitat.

En la Junta Directiva del 6 de juliol de 1904 va nomenar un representant a la comissió que estudiava l'expansió de les vies en l'àmbit de la Cambra. Va ser elegit el diputat Julià Nogués, personatge que s'havia fet mereixedor de la confiança de l'entitat en la promoció dels interessos de Reus i comarca. La missió que se li va encomanar va ser la defensa de les futures línies ferroviàries entre Reus–Riudoms–Montbrió i Mont-roig i la de Reus–Les Borges–Cornudella i Pobolada. En el cas del projecte del tren Reus–Mont-roig, la Cambra va al·legar urgència davant dels organismes oficials, ja que des de l'any 1895 hi havia la necessitat d'una via moderna que constituís l'artèria vital pel transport de les mercaderies agràries entre Reus, el seu mercat natural, i Riudoms–Vinyols–Montbrió–Mont-roig, una zona que, a criteri de l'entitat, era de les més productives de la comarca.

El dia 26 de juliol de 1919 Esteve Terrades va pronunciar la conferència "La construcció del ferrocarril econòmic de Reus a Mont-roig per Riudoms i Montbrió", acte que va tenir lloc a la Cambra de Comerç de Reus. D'aquest acte, que es recordava per la

gran expectació que va motivar, se'n va editar un llibret que resumeix les dades més importants del projecte. En la part introductòria, signada pels diputats provincials Ramon Vidiella i Tomàs Llecha (de Riudoms), així com pels diputats de la Mancomunitat els senyors Emili Briansó i Pau Gasull, s'hi justifica la necessitat del nou tram ferroviari.

En el pròleg, els quatre diputats, després d'agrair a la Mancomunitat de recordar-se de les comarques del Camp de Tarragona, celebren que "*aprofitant-se d'una Llei de l'Estat espanyol, per ferrocarrils secundaris, encarrega a son Director de Comunicacions, l'intel·ligent enginyer Esteve Terrades els estudis amb tota l'amplitud necessària de les vies de més urgent construcció i la forma i manera de poder-se més fàcilment realitzar...*" Més endavant, els diputats recorden "*la molta necessitat que té aquesta comarca i el molt desitjada que sempre ha estat, la construcció d'una semblant via de comunicació; també recordem els molts projectes que s'han intentat: més, tenint en compte que la carretera fou començada l'any 1869 i no va acabar-se fins l'any 1890, ja ningú tenia ja esperança en què es pogués portar a cap la construcció d'un ferrocarril...*" Una obra, asseguraven els prologuistes "*que no es farà amb el temps, sinó que pot afirmar-se que ja és un fet, si els pobles presten l'esforç (econòmic) necessari per a la mateixa...*" Segons ells "*Als pobles creix la confiança i l'entusiasme (...) del que pot ser una realitat immediata (...) i poder tenir una comunicació entre Reus i Mont-roig amb ferrocarril, ampliant-lo en un dia no llunyà a terres endins, a Tivissa i Gandesa...*" Advertien a les forces vives de la comarca que "*si no s'aprofiten les favorables circumstàncies que avui ens trobem (...) ja no hi serem a temps per comprendre la greu*

responsabilitat que haurem contret davant dels nostres fills i la pàtria". Ho signen a Reus el dia 9 d'agost de 1919, quinze dies després de la reunió. Com a fruit de la conferència, la Cambra de Comerç va editar un prospecte titulat *El Ferrocarril Elèctric Reus-Mont-roig*, un llibret de quatre planes dedicat a explicar els beneficis d'aquesta iniciativa entre els ajunta-

“El dia 26 de juliol de 1919 Esteve Terrades va pronunciar la conferència “La construcció del ferrocarril econòmic de Reus a Mont-roig per Riudoms i Montbrió”, acte que va tenir lloc a la Cambra de Comerç de Reus”

ments i entitats públiques i privades de la comarca i divulgar els grans avantatges que reportaria a la riquesa comarcal. L'escrit que va difondre la Cambra reivindicava que la iniciativa del ferrocarril havia estat promoguda pels pobles interessats i tenia per objecte *“una millora que ha d'ésser transcendental per aquesta comarca”*. La principal novetat del projecte era l'empra per primer cop al país la tracció elèctrica i rebutjava el carbó com a mitjà energètic. Ho defensava argumentant que l'electricitat permetia un trànsit més intens, alhora que acostava el tren a l'interior de les poblacions, com si fos un tramvia urbà. Als pagesos i industrials els facilitava la càrrega i descàrrega, així com la connexió

amb altres línies. El projecte presentat al Ministeri de Foment i que havia de servir de base a la subhasta constava d'un comboi format per un cotxe automotor que circularia com a llançadora, elèctric i d'ampla galga ibèrica. Per a més endavant, no descartava l'extensió d'un ramal a Cambrils, una població que, asseguraven, *“gaudia de gran pujança econòmica”*.

De les característiques tècniques del tren ressaltaven la capacitat de transport de fins a setanta passatgers i poder circular a una velocitat mitjana de 40 km/hora i màxima fins a 60 km/h amb una acceleració d'1,6 km/h/s. La unitat rebria l'energia per mitjà del fil aeri d'una subcentral establerta a Reus que constaria de tres grups de 250 kw alimentats per transformadors. Els vagons de mercaderies serien del mateix tipus que els de la companyia MSA, amb la qual compartiria l'estació d'enllaç d'aquesta entitat, a Reus.

L'estudi econòmic estava dirigit als possibles inversors públics o privats. Feia esment als tres tipus de càrregues econòmiques que ha de suportar el negoci ferroviari: les del material, les financeres i les de personal. Segons l'anàlisi, les despeses s'havien encarat últimament el doble (i d'altres, el triple) com l'augment del ciment, de la ceràmica, el ferro, etc. D'altra banda, la retribució del capital se seguia mantenint a l'entorn del 5%, si bé l'estudi admetia que aquest rèdit era insuficient i de difícil col·locació en els mercats del deute que exigia més remuneració. La llei estatal de 1912 garantia el 5% sobre el capital que no excedís les 250.000 pessetes per quilòmetre, per això un possible augment no era negociable.

El resum de la conferència de l'enginyer Terrades, cap dels Ferrocarrils Secundaris de la Mancomunitat,

va ser editat en format llibre. Es tracta d'un resum ben detallat i que anava dirigit a totes les entitats interessades en el projecte, de les quals es buscava la seva anuència i recolzament. Consta d'una primera part expositiva on es justifica la necessitat de l'expansió dels "ferrocarrils econòmics de la xarxa secundària als pobles del Camp de Tarragona, com a element de relligament del triangle format per Tarragona, Reus i Valls." Terrades els justifica per la riquesa agrícola del triangle i per ser l'element mòbil que ha d'acostar els centres d'activitat als mercats agraris, tant l'espanyol o domèstic, com també els de l'exterior a través del Port de Tarragona i donaria sortida a les mercaderies procedents de les valls del Pirineu i de la Conca del Segre. Terrades somiava "en un dia no llunyà, l'estesa d'una xarxa pròpia, electrificada, per on circulïn trens de càrrega i descàrrega i tramvies a la manera dels existents entre Barcelona i Badalona, amb tramvies sortint cada hora o cada mitja si fos precís, de Mont-roig passant per Montbrí, Riudoms i arribant a Reus parant al bell mig de la Plaça Prim, seguint després per Constantí a empalmar la nova línia de Tarragona a Valls." I afegia "Pensem en les facilitats a l'Agricultura i el Comerç n'ha de treure i convindriem que si la generació actual realitza aquesta obra tindrà dret al respecte i agraïment de les generacions futures." Tot un prodigi d'anticipació i clarividència.

La segona part de la conferència Terrades la va dedicar a l'obtenció del capital en "empreses carrilaires", a les finances necessàries per tirar endavant l'obra i a les dificultats que ell preveia. Segons ell, en la llei de 1912 que regulava el mecanisme financer hi havia una sèrie de riscos que va resumir així:

1r. Cal preveure un desfa-

sament entre el valor pressupostat i el valor real final. L'Estat, que és qui dóna la garantia, es limita a pagar el que està previst, ni una pesseta més. De la diferència se n'han de fer el càrrec els promotors.

2n. La despesa d'explotació de la línia que assumeix l'Estat és la que figura en el projecte econòmic. Si per circumstàncies econòmiques varien a l'alça els preus dels materials, les reparacions ordinàries i la despesa de personal, ha de ser la mateixa societat promotora qui se n'ha de fer càrrec.

3r. Una empresa ferroviària necessita el capital necessari per mantenir la línia i cal que vagi al mercat per obtenir-lo. Els inversors estan disposats a prestar-lo com a accionistes o obligacionistes amb un interès acord al risc que assumeixen, i, per aquest motiu, demanen una retribució més elevada. Segons Terrades, l'interès del 5% no era suficient.

Davant d'aquesta problemàtica, per altra banda comuna i general a la de qualsevol empresa ferroviària que volgués explotar la concessió d'un ferrocarril secundari, proposava constituir una societat anònima de capital per accions, mixta, entre institucions públiques, privades i particulars. La societat estarà "a les resultes dels riscos d'explotació i construcció tota vegada que estaran a recollir els beneficis que el nou medi de transport proporciona com a tal, sigui per baixar el preu de tona per quilòmetre, sigui per donar abast, sigui, en fi, per augment de riquesa." Igualment proposava una emissió d'obligacions recolzada pel patrimoni de l'obra construïda i amb la garantia de l'Estat. Es tractaria "d'obligacions que poden col·locar-se entre els banquers locals o de les grans urbs, contant que aquestes les repartiran entre els seus clients amb el descompte corresponent de l'opera-

ció." Terrades fixava l'interès a remunerar en un 7%, encara que admetia que caldria no passar de pagar més del 6,5%. Animava els accionistes a invertir en "una explotació ben cuidada on les accions permeten distribuir dividends i la garantia pot tenir aleshores una doble font. Per un costat la facilitat, baratura i rapidesa del transport i la indirecte de l'interès líquid..."

A la tercera part del llibret, Terrades aborda un aspecte de crucial importància per la consecució amb èxit del projecte: el tema de l'ample de la via. Coexistien en aquell moment quatre tipus de via: la nacional espanyola d'1,67 (utilitzada per les companyies MZA i del Norte); la d'ample europeu de 1,435; la d'1 m dels ferrocarrils econòmics o de via estreta, i la dels petits trens agrícoles de galga de 0,60. Després d'analitzar cadascuna de les galgues, descarta les amplades dels trens agrícoles i econòmics perquè no són compatibles amb les connexions nacionals ni internacionals, i es veu obligat a acceptar l'amplada espanyola com l'única que li permet efectuar els transports ràpids i còmodes amb les companyies de les grans línies que travessen el país. Segons el doctor Terrades, aquesta connectivitat és essencial pel trànsit de les mercaderies. Finalment, descarta per impossible l'amplada europea, concretament, per "cara i isolada", segons el seu raonament.

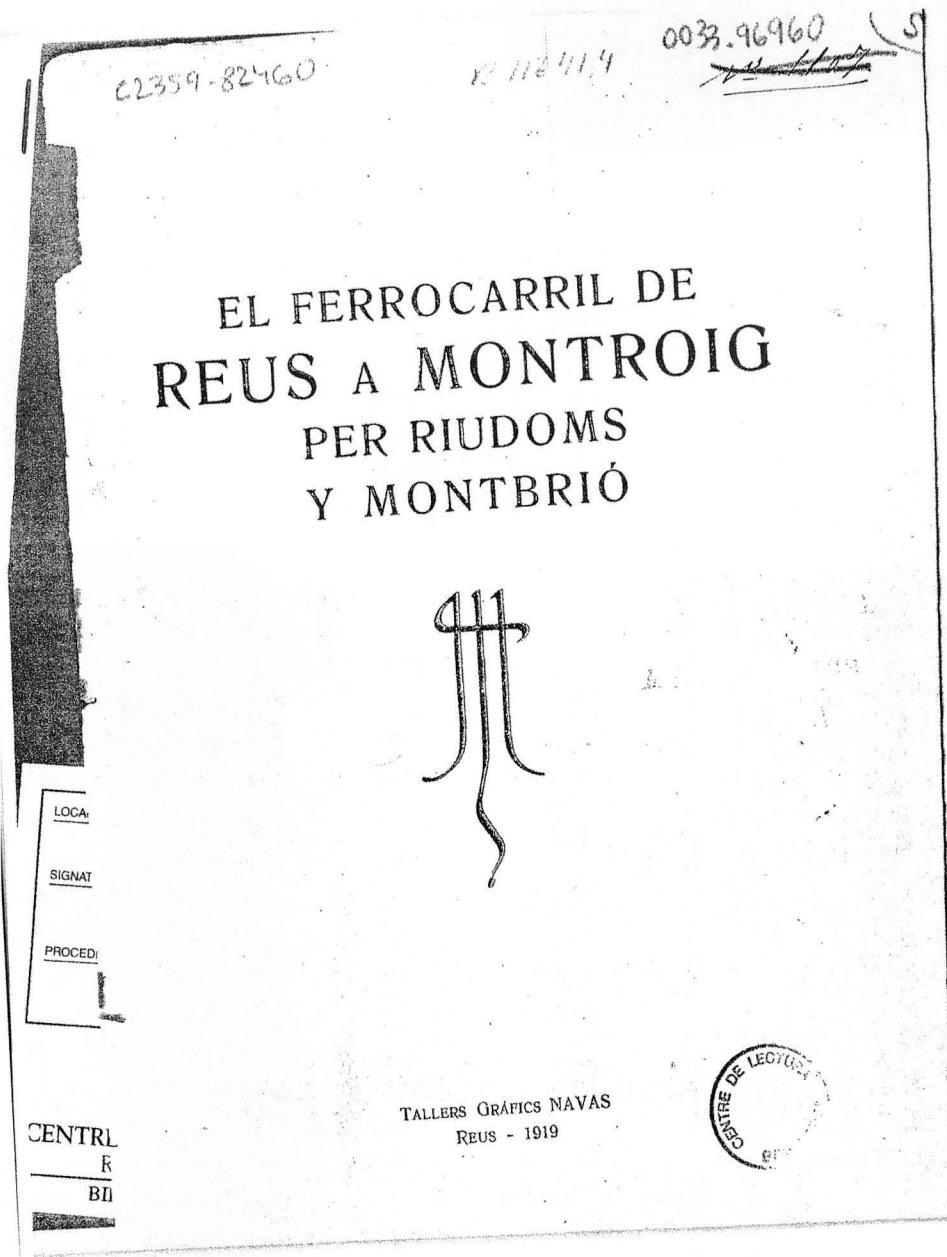
Terrades aposta fort per l'electrificació de la línia amb la construcció d'una subestació a Reus que funcionaria amb corrent contínua de 3.000 o 1.200 volts o alterna de 12.000. Proposa aprofitar l'estació transformadora de la Canadenc (futura FECSA). Entre els avantatges del sistema elèctric de tracció, ell hi veu la possibilitat de fer-hi circular trens automotors, còmodes i nets que aprofitarien l'energia "natural" a Catalunya. S'estén en un

estudi del cost de l'electricitat amb un sostre de rendibilitat assumible i a la vegada reconeix que és la més avançada "per les dificultats derivades de la "qüestió social". La feina (també) poden fer-la dones, en certa part." Un factor que per a ell és determinant en l'estesa elèctrica és l'absència de rampes o desnivells del terreny superior al 6% cosa que afavoreix la implantació elèctrica en aquesta línia i que representa un element de modernitat respecte a altres trajectes.

Els últims capítols estan dedicats a calcular el cost, aproximat, del que costarà el ferrocarril. Una línia de 15 km, amb rampes inferiors al 2%, electrificada, amb estacions en quatre poblacions i que haurà de salvar accidents del terreny amb ponts sobre les deu rieres que haurà de travessar fins al final de la línia. La seva consideració, al final de l'estudi, es basava en una línia de dificultat mitjana, el cost de la qual es pot estimar en uns 660.000 duros, o sigui, unes 3.300.000 pessetes i uns 20.000 euros.

El sistema per finançar l'obra quedava repartit de la forma següent: un 33%, o sia, 220.000 duros (uns 6.600 euros) per mitjà d'una emissió d'accions o cèdules, que s'haurien de subscriure abans de començar l'obra; una part de les expropiacions i de l'obra de fàbrica es podia pagar per mitjà d'accions, mentre la resta seria amb efectiu; i un 66% l'emissió d'obligacions, o sigui, 440.000 duros (uns 13.000 euros) que seria col·locada entre la Banca local i la de Barcelona que la Mancomunitat dirigiria. L'interès a pagar no hauria de passar del 6,50%.

Quant a les perspectives financeres de la seva explotació, Terrades estimava un trànsit diari de mercaderies d'un 1.200 tones. El passatge seria de l'ordre de 120 viatgers diaris en un i altre sentit. Afegint-hi la càrre-



Informe tècnic sobre el pas del ferrocarril pel terme de Riudoms publicat l'any 1919.
Font: Cambra Oficial de Comerç i Indústria de Reus, Memòria 1886-1986.

“Un nou concepte de transport de persones i mercaderies va arrambar el ferrocarril i el va deixar com un mitjà auxiliar davant la modernitat i rapidesa de les comunicacions per carretera”

ga financera (obligacions) i la remuneració dels accionistes al 5% pel valor nominal de cada títol, el resultat seria un benefici del 2% que podria ingressar-se al fons de reserva.

Terrades enfocava la forma d’aplegar el capital numerari en accions i apel·lava a l’experiència d’altres països europeus. Es tractava d’abordar la problemàtica que presenten els municipis faltats de líquid i ell els recomanava una operació de crèdit: un emprèstit amb la banca local, amb garantia de les contribucions a imposar pel millorament de la propietat rústica i urbana degut al pas del ferrocarril, així com taxes i preus públics de càrrega, descàrrega i magatzematge de les mercaderies. A la llarga, segons Terrades, les accions comprades, un cop pagat el crèdit, suposarien un ingrés important i recurrent per a la hisenda municipal.

La participació en el projecte de la Mancomunitat hauria de consistir a encarregar-se de l’estudi del projecte, aportar la fiança per la subhasta, responsabilitzar-se de la construcció i gestionar-ne l’explotació. El repartiment del capital es faria en les proporcions següents: el 35% el subscriuria la Mancomunitat, el 55% la ciutat de Reus i els municipis beneficiats, i el 10% restant aniria a càrrec de particulars.

Les conclusions són ben clares: *“les xifres a què porta la traducció pràctica del desig experimentat a la comarca, tanquen en la rigidesa dels símbols, tot l’esforç i sacrifici que és necessari realitzar”*. Conclou remarcant *“que si es vol motivar l’esforç que comporta l’obra fèrria, és necessari convèncer a institucions, entitats i particulars que és tracta d’augmentar, amb el pas del tren, la riquesa agrícola de la comarca. Una riquesa que tant de bo es pogués repetir com en les circumstàncies excepcionals que es van viure durant la 1a Guerra Mundial entre els anys 1914-*

1918”. Segons Terrades, *els beneficis que van suposar l’augment del comerç i l’alça de preus de comerciar entre els països en conflicte van ser totalment satisfactoris”*.

Com a bon patriota català, el doctor Terrades va acabar el seu discurs apel·lant a l’esperit de sacrifici, a la previsió pel demà i a l’avenç, la modernitat i entusiasme de la gent del Camp. Un gran exemple de totes aquestes virtuts, segons Terrades, va ser la construcció del Pantà de Riudecanyes, una obra promoguda per la societat civil i exemple de dinamisme en una comarca *“curulla d’abundor i un dels paradisos (el Camp de Tarragona) llocs del món, Conca de suau pendent al mar, que besa les esplanades dividides pel Cap Salou...”*

L’actuació de les autoritats de Riudoms en l’obra

L’actitud de les autoritats riudomenques va ser la d’ajudar a impulsar el projecte i per tant de suport total per les possibilitats que s’obrien a l’agricultura local. Uns conreus que depenien de les ancestrals mines i pous que degut a la construcció del Pantà de Riudecanyes i l’extensió dels recs havien propiciat una agricultura extensa i rica de regadiu amb una clara vocació de mercat, base de la riquesa local.

El diputat provincial Tomàs Llecha i Codina (1901-1930), polític local conservador, un dels més importants terratinents amb propietats a Riudoms i Montbrió del Camp, va ser un dels quatre polítics que van signar el manifest en favor del ferrocarril. Home de llarga trajectòria política, va ser Batlle de Riudoms entre el 1904 i el 1905, Jutge Municipal entre 1909 i 1910, i vocal de la Junta Municipal del Cens Electoral el 1931.

L’Alcalde de Riudoms va ser un dels firmants entre una trentena llarga d’ajuntaments, sindicats locals i institu-

cions territorials que al 1920 adreçant-se al Consell de Ministres per mitjà d'un telegrama demanaven que el Ministeri de Foment aprovés els pressupostos de les diputacions catalanes que eren "la base de la realización por aquella entidad de una obra (del ferrocarril) que ha de ser objeto de la prosperidad de este país".

Les raons del fracàs: per què no va arribar mai aquest tren

El mateix any 1919 la Mancomunitat va acordar dedicar onze milions per subvencionar les obres dels trens de les línies secundàries o "econòmics" segons la terminologia de Terrades, d'acord amb les preferències establertes pel govern català. A la línia Reus-Mont-roig, de caràcter prioritari, se li va atorgar una subvenció de 800.000 pessetes (uns 4.800 euros), que constituïa un 30% del cost de l'obra. Tot semblava indicar que el projecte ja no tenia aturador, però dissortadament no va ser així.

Quatre anys més tard, el 1923, es va produir el cop d'estat del General Primo de Rivera que provocà una suspensió dels òrgans de la Mancomunitat amb la imposició d'un President "fantasma" nomenat pel Dictador que va paralitzar l'acció de govern i la Mancomunitat va ser finalment dissolta.

El doctor Terrades, nomenat posteriorment Director de les obres del Metro de Barcelona, va acudir al mateix Dictador per demanar-li que intercedís en la continuïtat del projecte dels ferrocarrils secundaris, paralitzada després del canvi de govern. Aquest se'l va treure del damunt donant-li una carta de presentació al comte de Guadalhorce, Ministre de Foment del règim militar. El General Primo de Rivera es referia, en la carta, al pla de Terrades com "un proyecto cautivador", cosa que no deixava de ser una burla i una ofen-

sa pels interessos de Catalunya per part d'un personatge anticatalà.

La resposta del Ministeri va arribar en forma de "reconsiderar" el projecte català sobre la base d'estendre el pla a tota Espanya. Això sí, amb la deferència que "por ser una región ya en desarrollo" seria el camp de proves i del seu èxit en dependria l'extensió a la resta d'Espanya. Una versió primigènia del "café para todos" o, si ho preferim, com la forma més eficaç perquè el projecte quedés ajornat per sempre més. Un exemple fefaent del centralisme més pur i dur.

Posteriorment i en temps de la República, la dinàmica de les infraestructures espanyoles es va decantar per la construcció i millora de camins i carreteres que facilitarien a la vegada la fabricació en sèrie a casa nostra (Hispano Suiza) de vehicles automòbils, autobusos i camions. Un nou concepte de transport de persones i mercaderies va arrambar el ferrocarril i el va deixar com un mitjà auxiliar davant la modernitat i rapidesa de les comunicacions per carretera.

Al final de tot plegat, el que ens suggereix aquesta història és si calia trinxar literalment el territori del Camp de Tarragona omplint-lo d'autopistes i carreteres per arribar a la conclusió que el mitjà de transport del ferrocarril, sigui en alta o mitjana velocitat, es reconeix actualment com el mitjà col·lectiu més poc contaminant i eficient. Sembla que quasi dos-cents anys després el tren torni a renéixer com "l'au fènix" de les seves cendres. Per aquest motiu la viabilitat del tren de Reus, per Riudoms i Montbrió a Mont-roig, encara avui té plena vigència.

Fons documentals

a) Bibliografia

ESTEVE TERRADES: *El ferrocarril de Reus a Montbrió, per Riudoms i Mont-*

bríó. Tallers Gràfics Navàs. Reus, 1919.

AADD: *La Cambra de Comerç i Indústria de Reus: 100 anys de vida*. Reus, 1986.

El Ferrocarril Elèctric Reus-Montbrió (prospecte). Cambra Comerç de Reus, 1920.

JORDI MARTÍ HENNEBERG I ALBERT BARRUFET ROSINACH: *El proyecto de una red integrada de ferrocarriles secundarios en Cataluña (1885-1931)*. Publicacions del Departament de Geografia i Sociologia. Universitat de Lleida. Lleida, 1997.

JAUME FONT I GAROLERA: *El procés d'implantació territorial del ferrocarril a Catalunya: La formació de les xarxes de les companyies del "Norte" i MZA*. Universitat de Barcelona.

JOSEP SANTESMASES OLLÉ: *Projectes de ferrocarrils frustrats*. La Rescolosa, 1. 1997.

FERRAN JOVÉ HORTONEDA: *Algunes notícies de la construcció de la línia dels Directes entre Reus i Marçà-Falset, publicat dins del recull d'autors diversos Amb el barret a la mà. Homenatge a Ramon Amigó Anglès*. Reus, 1989.

JORDI NADAL: *El fracaso de la Revolución Industrial en España*. Editorial Ariel. Barcelona, 1975.

b) Webgrafia (pàgines consultades el juny de 2010)

La Compañía de los Ferrocarriles de Tarragona Barcelona y a Francia (TBF) 1875-1898. www.ferrocarrils.net.

Biografia de Claudi Planàs. www.cehfe.es.

Aniversari de l'entrada en servei de diversos trams de la línia de Barcelona a Saragossa per Caspe. www.cehfe.es.

Ferrocarriles Directos de Madrid a Zaragoza y Barcelona. www.sapanishrailway.com. »