

# Els projectes de connexió ferroviària entre Reus i Riudoms

Mateu Morillas-Torné i Jordi Martí-Henneberg, Departament de Geografia i Sociologia de la Universitat de Lleida



— Projecte Reus-Cambrils  
 — Posades en servei abans de 1885, per Norte  
 - - Posades en servei abans de 1885, per MZA  
 - - - Línia de via estreta Reus-Salou (1887-1976)  
 0 5 10 20 km

Xarxa ferroviària al Camp de Tarragona, 1885-1900.  
 Font: Butlletí de l'Arxiu Municipal de Cambrils (25 de novembre de 2013).

Reus i Riudoms comptarien amb connexió ferroviària directa si s'hagués portat a terme un dels dos projectes que aquí es presenten, que tingueren però unes característiques molt diferents. El primer, de 1885, corresponia a una connexió entre Reus i Cambrils via Riudoms per completar la xarxa de llarga distància. Per la seva banda, el projecte de 1919 que havia d'unir Reus amb Mont-roig via Riudoms era el resultat d'un pla més ampli dissenyat per la Mancomunitat de Catalunya.

El projecte de 1885 responia a la iniciativa de l'empresa promotora, Ferrocarriles Directos de Madrid y Zaragoza a Barcelona<sup>1</sup>, més endavant integrada a MZA, i que actuava en competència amb la Compañía de Ferrocarriles del Norte de España (Norte). El pla proposava, doncs, una connexió estratègica entre dues empreses ferroviàries: la línia Saragossa – Reus – Barcelona i la que unia València amb Barcelona. És a dir, havia d'enllaçar l'eix ferroviari de l'Ebre amb el del Mediterrani (vegeu figura 1). Les dificultats econòmiques del moment van fer impossible

# exió ferroviària

l'obertura d'aquest simple tram entre Reus i Cambrils passant per Riudoms i Vinyols, que hagués tingut uns efectes molt beneficiosos.

Segons el projecte original, la línia es preveia d'aquesta manera: «arranca la traza á la salida hacia el Ebro de la Estación de Reus [l'actual], pasando el pontón sobre el barranco del Escorial para evitar así una nueva obra sobre el mismo».

S'entén que des de Riudoms s'aniria a buscar la riera de Maspujols, per baixar pel seu vessant esquerre i així empalmar amb el pont ja construït, abans de l'estació de Cambrils. És significatiu que es preveia construir l'obra amb una amplada suficient per a doble via, tot i que es va quedar tot el conjunt en via única. Encara avui es pot observar que el pont de la riera d'Alforja –just abans de l'estació de Cambrils– té una amplada clarament superior a la via existent.

La segona iniciativa té un caràcter molt diferent ja que s'emmarca dins el Pla de ferrocarrils secundaris de la Mancomunitat que realitzà el 1919 una convocatòria per a la construcció de

línies. Per entendre el sentit del tram que aquí ens ocupa entre Reus i Mont-roig passant per Riudoms, cal emmarcar el projecte dins la política de ferrocarrils secundaris a Espanya, primer, i a Catalunya a partir de 1914, segon. Cal precisar que s'anomenen secundaris

**«La Mancomunitat situà entre les seves prioritats la creació d'una xarxa pròpia que completés les mancances de la que el 1914 estava en funcionament a Catalunya»**

pel seu caràcter subsidiari de la xarxa bàsica de via ampla. També s'anomenen econòmics ja que el seu cost de construcció i d'explotació és menor. Per aquests motius sovint són de via estreta –ample mètric normalment–, però no sempre, com veurem més endavant.



Xarxa ferroviària (via estreta i ample ibèric) a Espanya (1910). Il·lustració dels autors.



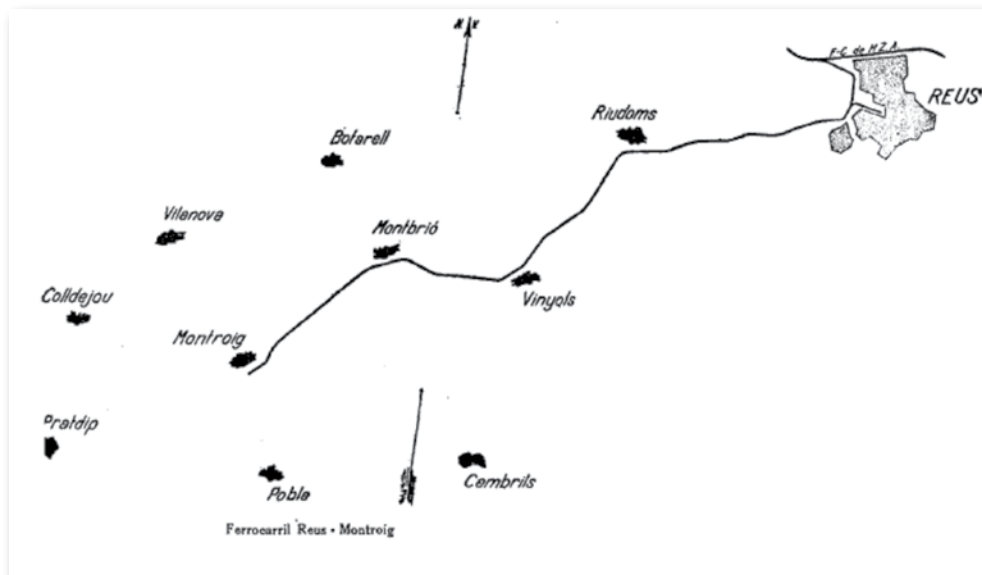
Xarxa de ferrocarrils secundaris a Catalunya. Il·lustració dels autors.

La xarxa general a Espanya s'anà construïnt ràpidament durant els anys seixanta i setanta del segle XIX, però en paral·lel s'entenia que la secundària seria necessària per alimentar la

## «El Pla de la Mancomunitat preveia una interconnexió entre el ferrocarril projectat procedent de Riudoms i la línia MZA de Barcelona a Madrid via Reus»

principal. Una Reial Ordre de l'1 de setembre de 1866 va suposar la creació d'una comissió per estudiar els ferrocarrils secundaris, d'acord amb la necessitat d'establir línies comarcals

Línia de Reus a Mont-roig via Riudoms. Font: Publicacions de la Mancomunitat de Catalunya 1914-1925.



per arribar als indrets on la xarxa nacional no hi podia accedir per les dificultats tècniques o econòmiques que comportava.

Més endavant, el 1904, el govern espanyol va aprovar la Llei de Ferrocarrils Secundaris, que va classificar les línies segons si rebien o no subvenció, i va fixar en quines condicions les companyies concessionàries havien d'operar. Amb tot, l'any 1910 la xarxa d'ample ibèric (1,67 m) ja estava consolidada i eren poques les ampliacions previstes, mentre que se seguia estenent la xarxa de secundaris (vegeu figura 2).

En aquest context, la Mancomunitat situà entre les seves prioritats la creació d'una xarxa pròpia que completés les mancances de la que el 1914 estava en funcionament a Catalunya. Hi ha diversos precedents al Pla de la Mancomunitat (1919). Existeixen propostes tant de l'Institut Agrícola Català de Sant Isidre (1904) com del mateix Prat de la Riba (1907). Tenen en comú l'ambició d'estructurar tot el territori de Catalunya, però en la convocatòria oficial (vegeu figura 3) s'optà per una solució més realista, que prioritzava quatre nous trams al sector occidental del país, on la xarxa era menys densa. Una d'aquestes línies era precisament la de Reus a Mont-roig via Riudoms (vegeu figura 4).

No comptem amb una descripció precisa del traçat ni de l'emplaçament previst per a totes les estacions. Només figura amb més detall l'emplaçament a Reus de l'estació que s'hi havia de construir (vegeu figura 5), tot just al costat de l'actual, que en aquell moment pertanyia a MZA i era una

de les tres existents (vegeu figura 6). Es pot observar la de MZA al nord, la de la companyia Norte a l'est i la del carrilet Reus – Salou al sud. El fet que en aquesta fase estigués previst construir els secundaris amb ample ibèric i no mètric, indica que –com s'observa a la figura 4– es pretenia que els combois enllacessin directament amb la línia a Lleida i a Barcelona. La figura 6 mostra també l'evolució urbana de Reus i la necessària externalitat de les estacions en relació amb l'espai construït. El Pla de la Mancomunitat preveia una interconnexió entre el ferrocarril projectat procedent de Riudoms i la línia MZA de Barcelona a Madrid via Reus.

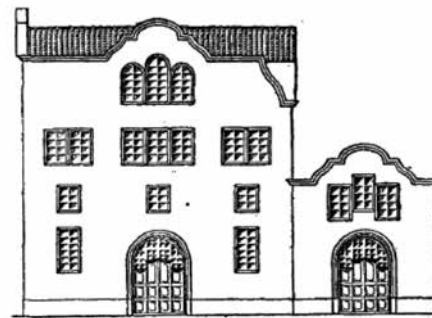
Més endavant, el projecte de la Mancomunitat fou dirigit per Esteve Terradas el qual, el 1921, presentà un pla que preveia la construcció del secundari amb ample mètric i sota l'impuls de capital privat. Aquest bany de realisme suposava acceptar que la línia Reus – Mont-roig aportaria un enllaç regional entre una zona agrícola i el mercat de Reus, però sense connexió directa amb la via ampla.

Les tramitacions es perllongaren i l'inici de la dictadura de Primo de Rivera (1923) féu impossible l'aplicació del Pla. Posteriorment, l'eclosió de l'automòbil suposà que molts dels projectes ferroviaris caiguessin en l'oblit, per entrar en la nova era de la carretera. »

#### Nota

1. La memòria del projecte es troba a l'Arxiu de la Fundació de los Ferrocarriles Españoles (FFE): «Anteproyecto de un ramal de enlace entre las estaciones de Reus (directos) a Cambrils (Valencia), 1885». Fou

localitzat per Jordi Martí Domínguez durant la recerca que ha donat lloc al documental en format devedé *Cambrils, l'evolució d'un poble* i disponible a l'adreça [http://www.youtube.com/watch?v=D6SB7K2ax\\_k](http://www.youtube.com/watch?v=D6SB7K2ax_k).



Estació de Reus

Estació prevista a Reus de la línia Reus – Mont-roig via Riudoms. Font: Publicacions de la Mancomunitat de Catalunya 1914-1925.

Localització de les estacions i expansió urbana a Reus. Font: Eduard Álvarez-Palau.

