

86 anys del carrilet a Salou

antecedents i esdevenidor

andreu pujol

Durant els segles XV i XVI, entre els objectius dels reusencs hi ha el d'obtenir un camí de carro cap a Salou, al més rectilini possible; això s'acomplia més o menys fins a Mas Calvó, però més enllà d'aquest lloc les giragoneses i dificultats del camí eren nombroses, sobretot al terme de Vila-seca.

Durant bastants segles l'interès de Vila-seca i Tarragona era de carregar amb drets, com "lleuda", l'important comerç marítim que Reus efectuava a través del port de Salou. Aquests interessos contraposats provoquen incidents abans i després de l'any 1774, en què es van començar els treballs d'una carretera recta entre Reus i Salou.

L'any 1779 Reus va armar un vaixell guerrer, la "Balandra Verge de Misericòr-

dia", mitjançant una subscripció del municipi, els gremis i el comerç, per a protegir el seu florent tràfic marítim. Aquest vaixell s'aparellava a Salou i algun cop va tornar-hi amb bones preses.

L'any 1784, el comerç de Reus ateny una puixança considerabilíssima; la duana de Salou comptabilitza grans quantitats de vi, d'aiguardent, d'olanda, d'avellanès i d'altres productes exportats. El moviment de vaixells al port de Salou és regular i continu.

El 1789, Tarragona obtingué de cobrar impostos per a la construcció del seu port; aquestes gabelles gravaven tot article en circulació pel camp de Tarragona. Reus i el port de Salou eren víctimes importants del nou aranzel.

D'aquesta circumstància i de la prosperitat econòmica del moment, neix el projecte del canal navegable de Reus a Salou, que se li acudeix a Sunyer i Veciana, ric fabricant de teixits, i patrici generós, el qual volia convertir Reus en port de mar. Al voltant de l'assumpte del Canal van haver-hi grans controvèrsies, incidents i baralles; els il·lustrats i la gent que pensava deien que era una idea descabellada; les classes populars es van identificar amb el sector dels burgesos que donava suport a la idea de Sunyer. Va resultar una divisió de la població en dos bàndols irreconciliables.

Sunyer, després de la negativa de Floridablanca, ocupa llocs al municipi de Reus, va a Madrid, i soborna Godoy. Obté el retorn a Reus dels mossos que havia anticipat per al servei militar, i les classes populars, llavors, s'entusiasmen amb ell. Aconsegueix que el 22 de maig de 1806 comencin les obres del canal. Degut a la compra de terrenys, material, etc., els pressupostos són elevadíssims; als dos anys de començar l'obra, els partidaris han esgotat el sistema de recaptar diners: rifes, impostos i pagaments a la força; minvaven amb això els partidaris de l'obra i augmentaven els contraris.

L'any 1808, amb la guerra de la Independència, van plegar les obres del canal.

Una idea que ningú no va escoltar l'any 1802, amb l'apassionament del canal, va ésser la d'un tranvia de sang de Salou a Reus.

Salou segueix essent el mar de Reus, que paga per subscripció les obres del port, que recupera la duana, i construeix el llitzaret i el dota de metge. El moviment de vaixells al port de Salou, sense gaires servituds ni tutel·les, emancipava l'economia de Reus. Els vaixells anglesos, sobretot, descarregaven pesca salada, bacallà, i carregaven aiguardent.

Començarà la llarga liquidació de l'"economia del carro" a la nostra comarca l'any 1856, amb la inauguració del ferrocarril de Reus a Tarragona. Aquest tren és un factor que s'afegeix a l'administratiu i centralitzant, en contra del port de Salou. L'any 1860 les exportacions de vi de Reus es reparteixen pels ports de Tarragona i de Salou; al primer "35.000 cargues" i al segon "800.000 arrobes" (dates: "Anales de Reus"). En anys vinents augmentaran les mercaderies d'origen reusenc que arribaran al port tarragoní per tren, i minvaran les que són embarcades a Salou.

De cara a un estalvi de dispendis de transport i d'impostos, eren nombrosos els qui el 1865 apreciaven d'absoluta necessitat un tren de Reus a Salou; el 1866 es parla d'accions i hi ha contactes amb empreses d'enginyeria. Però acaba 1867 i les obres no semblen properes a ésser començades; les esperances dels entusiastes s'estavellaven contra el temor o la indiferència dels capitalistes; aquest any de considerable moviment comercial reusenc contempla la utilització quasi total del port de la veïna capital i l'inici de la decadència d'un port que es considerava propi de Reus. Això ho hauria pogut alterar un tren de Reus a Salou; però la oportunitat d'una potenciació mútua tren-port ja no tornarà, perquè al moll salouenc només han atracat cinquanta vaixells en tot l'any 1867, i en els anys vinents encara n'hi fondejaran menys.

Amb la revolució del 1868 el capital segueix inhibit. (Un home de la Junta Revolucionària de Reus, Güell i Mercader, serà qui arregli anys després, a Madrid, els papers de la concessió estatal del tramvia). La guerra civil perjudica les empreses ferroviàries, víctimes favorites de les colles de carlins.

El 1878 dues empreses es disputaven la concessió: una propugnava la tracció

a vapor; i l'altra, la tracció animal. I encara hi havia un tercer projecte, però cap dels tres no tenia diners amb escreix. La perspectiva d'un Salou balneari va ajuntar-se a la del tràfic de mercaderies en l'interès pel tren.

L'any 1883 l'economia espanyola es troba en un període alcista dintre d'una Europa en depressió. La política estable, de moment, del sistema canovista amb la restauració borbònica, la fi de la guerra civil i la prosperitat, atrauen el capital estranger. El diner dedica la seva atenció a les construccions ferroviàries, lliures de l'amenaça de les colles de carlins. A la borsa barcelonina hi ha eufòria pels valors ferroviaris. I la filoxera de les vinyes franceses permet l'exportació fàcil de molt de vi, amb la qual cosa a Reus hi ha un bon moment econòmic, extensiu a la major part de classes socials. Es llavors quan hi ha prou gent amb diners per a ajuntar-se als escassos ciutadans de l'alta burgesia que havien donat suport amb el seu capital a la idea del tren a Salou. Es constitueix la "Sociedad Reusense de Tranvías", i s'arreplega el capital necessari per a començar les obres: 2.000 accions de 250 pessetes són subscriïdes per 800 accionistes. Aquella primera junta directiva estava composta per Iglesias, Suqué, Montagut, Font i Llorens. El fill del vocal Font, Pau Font de Rubinat, serà comissionat per anar a Anglaterra a adquirir el material precís, una vegada rebuda la concessió de l'Estat per a un ferrocarril econòmic el 1885; aquesta concessió és per cent anys, i el govern aprova el projecte de la Junta de construir un tramvia a vapor, al costat de la carretera.

En unes de les reunions de la Societat, en les quals no faltava sal i pebre de política local, a primers del 1886, s'adjudiquen les obres als empresaris Fusté i Cabot, comencen els treballs d'exploració de tereny i les dificultats naturals amb els propietaris. Una enèrgica protesta del veïnat de la Plaça d'Hèrcules impedeix que allí hi instal·lin l'estació.

A mitjans de juliol del mateix any arriba a Salou el material mòbil. Per a reunir el capital total de l'obra sencera, a proposta de Roig i Tarrats, la societat emet una sèrie de 700 accions de 500

pessetes, que cobreixen totes les despeses, en ésser adquirides per la major part dels reusencs que podien; el ciutadà mínimament acabat es considerava obligat a adquirir-ne al menys una participació simbòlica.

El 29 de gener de 1887 la màquina Prim, arrossegant vuit vagons amb 300 persones, va a Salou en vint minuts; és un èxit tècnic, que anima la subasta i construcció d'estacions i caseta de Mas Calvó. I el 23 de juny de 1887 hi ha les festes de la inauguració oficial, després de rebre una multa per prestar servei sense autorització.

Aquell primer estiu va acabar-lo el Carrilet amb un èxit econòmic; els banyistes atapeïen molts trens, i més a partir de la venda de bitllets d'anar i tornar. Als estius vinents es van repetir les aglomeracions de passatgers. L'any 1888 es van edificar les cotxeres de l'estació de Reus i els magatzems dels molls de les estacions.

Als hiverns el públic del tramvia era escàs, tan minso com les poques mercaderies que traginava; a Salou ja rarament hi fondejaven velers o vapors. El carrilet es carregava de dèficit quan començava el fred, i els beneficis de l'estiu amb prou feines equilibraven les pèrdues de l'hivern. El 1889 la societat, anomenada ja "Compañía Reusense de Tranvías", contempla la primera dimissió d'una Junta directiva i celebra reunió general per a substituir els qui han plegat; un enorme escàndol va obligar a suspendre-la abans d'hora, i s'hi van presentar dues candidatures. La junta dimissionària declarava que no hi havia possibilitat de repartir beneficis en una colla d'anys.

El carrilet, que s'anomena tramvia, es va allargar fins al Raval de Robuster des de la primitiva estació, la de mercaderies, al juliol de 1898. El fet de voler ésser més tramvia que tren era degut a voler augmentar l'oferta de servei de passatgers, era un festeig a la massa ciutadana, a la qual anava a buscar a casa, quan les mercaderies apareixen sense esdevenidor per al carrilet. En uns baixos venien els bitllets, i l'empleat tocava campana i xiulet a la sortida de cada comboi; els rails corrien arrambats a la vorera dels carrers; en un sector del Raval hi

havia doble via, per a maniobres. Durant el recorregut urbà, maquinista i fogoner tocaven una campana per advertir els vianants; després de passar per Sant Francesc, Institut, Plaça d'Hèrcules i camí de Salou, començava el recorregut dels masos: Llopart, Boule, Casagualda, Valveny i Bassa del Just, Mas Calvó, quatre carreteres i baixada del pal...

El 29 d'abril de 1906 pugen a l'estació de Salou quasi tots els membres de la Directiva del Centre de Lectura i seccions. Poc abans d'embarcar en el carrilet havien desembarcat, al port, d'una llanxa procedent del vapor "Teresa Pàmies" que en aquells moments navegava per alta mar, enfront mateix de la badia de Salou. Aquest vaixell havia sortit a migdia del port de Tarragona cap a València, i n'era armador i propietari Evarist Fàbregas, president del Centre, el qual havia convidat els seus companys de directiva a un dinar al menjador de luxe del vaixell. Durant l'àpat, servit esplèndidament dalt del vaixell, atracat a Tarragona, van llargar amarres els mariners, coneixent-ho Fàbregas, però no els convidats. Les postres imprevistes van ésser un recorregut per mar i el trajecte del carrilet. (Quina gent més eixerida la del Centre de Lectura!)

A les tardes dels dies festius el carrilet oferia grans rebaixes. Molta gent deia que d'econòmic només en tenia el nom, però. I l'any 1914 els preus dels bitllets van pujar considerablement, degut a l'encariment del carbó per la guerra europea. Les màquines de carbó del carrilet han estat sis, al llarg de l'època del vapor: la núm. 1, "Prim"; la núm. 2, "Fortuny"; la núm. 3, "Mas Calvó"; la núm. 4, adquirida al port de Tarragona, i les núms. 5 i 6, més grosses i posteriors, de 200 H.P. Eren de fabricació anglesa les locomotores i els vagons petits, triats al gust de Pau Font de Rubinat. Després la companyia ha adquirit vagons de plataforma tancada, i vagons més grans, amb seients de cara al sentit de la marxa.

Al llibre de comptes del carrilet va desaparèixer algun dels números vermells de dèficit l'any 1920, en el qual, mitjançant un conveni amb la línia ferroviària Tarragona-Salou-València, començaren a sortir els carrilets mixtos de passatgers

i mercaderies que enllaçaven a Salou amb el tren gran. Les mercaderies de València i del Sud van animar bastant el tràfic del carrilet, i el tramvia sortia quatre vegades de Reus i de Salou cada dia; l'economia de la companyia va recuperar-se una mica, però sense veure's possibilitat de repartir els inexistents dividendes als accionistes; entre les poques compensacions materials d'aquests hi havia al de viatjar de franc de Reus a Salou. Un accionista, que no sabia com divertir-se, pujava al carrilet, arribava a Salou, donava un tomb i s'enfilava altre cop a un vagó fins que el tornaven a Reus. Idem i viceversa fins a quedar baldat.

Salou agafa un lleu aire balneari amb el carrilet, progressivament una altra personalitat se sobreposa a la del petit nucli de pagesos i gent de mar. Les casetes dels homes i de les dones estan separades pel port, que, si bé no rep vapors, ni velers ja, serveix per a amagar les siluetes i despulats turmells dels banyistes de sexe contrari. Darrera hi ha xalets de senyors rics, que provoquen un discret augment de viatgers del carrilet a l'hivern. Amb una administració ben portada, el tramvia pot seguir rodant sense gaires sobresalts ni beneficis.

Als trens de platja d'aquesta època era d'ús general la maleta cilíndrica xarolada, on es portava el vestit de bany i estris. A mitja tarda dels dies de la temporada, compareixien damisel·les de capell emperifollat, pallola, ventall penjant d'una cadenedeta i ombrel·la, acompanyades de barons, a sota del seu canotier. Era el tren de la goma, el Ghotà del carrilet. Hi havia llavors un maquinista que, en veure que el revisor del tramvia es posava les mans al front, en forma de banyes, parava la locomotora davant del Mas Casagualda. No és que aquell revisor volgués molestar i fer banyes, sinó que comunicava al seu company, per la mímica, que a la parada del Mas del Casagualda, tractant de bestiar, hi baixaven passatgers; així, per a detenir-se a la Bassa del Just, el revisor imitava el braceig, com de grana, d'un home que es nega, i a les quatre carreteres feia un encreuament de braços.

L'any 1924 el tramvia renuncia al seu recorregut urbà fins al Raval de Robuster.

El cap de la línia s'estableix a l'estació del carrer de Palo Santo o Tomàs Bergadà, recent construïda. El tramvia passa al carrilet, i deixa uns carrers més buits i tranquils.

Als anys 30, el transport ferroviari de mercaderies comença a conèixer la competència progressiva del transport amb camions, per carretera. I el carrilet, a més a més, té una competència particular amb els vehicles de la veïna carretera, ni que siguin tartanes o bicicletes, que sovint l'avancen de pujada.

Un Comitè dels treballadors es va fer càrrec del tramvia el 1936; van col·lectivitzar l'empresa. Mentre això va durar, l'economia del carrilet va millorar, entre altres raons perquè el carbó era subministrat als obrers per una Junta Obrera Gremial de la Regió, pràcticament a preu de cost des de Barcelona. Així mateix el Comitè va adquirir expeditivament material per a renovar el carilatge i els rails. El canvi d'administració havia estat pacífic, i ningú no havia patit en la seva persona. El servei va seguir.

Quan els avions de guerra creuaven el cel per a bombardejar Reus, procedents de Mallorca, el tramvia es parava, i els viatgers, atemorits, corrien a refugiar-se als camps immediats a la via i a la carretera. Els vagons es quedaven buits, excepte quan hi viatjava gent com Pau Font, que restava assegut escoltant imperterrit les explosions, tot sol.

En els anys de la post-guerra, el carrilet va tornar a ésser important per al comerç de Reus, desaparegut pràcticament el tràfic per carretera. L'aprovisionament de la ciutat dels productes d'horta i arròs que venien de la línia de València, era més puntual gràcies al carrilet. Això va ajudar el tramvia en uns moments difícils.

Amb el material que havia proporcionat el Comitè de treballadors es va renovar part dels rails. Més tard va ressorgir el transport de mercaderies per camions, i paulatinament va disminuir altre cop el volum embarcat al carrilet. Els paquets hi van desaparèixer definitivament l'any 1958 i es van suprimir els trens mixtos en desfer-se el conveni amb la Renfe.

Però el tràfic de viatgers augmentava constantment. El mateix 1958, la Companyia obté dos automotors de l'Estat,

de 250 C.V., a gasoil, que poden garantir un servei eficient. Amb aquesta millora de material es va triplicar l'afluència de passatgers en cinc anys (632.349 l'any 1963 contra 289.913 el 1958).

El turisme i una intensa construcció han canviat Salou. La demanda de servei augmentarà fins i tot a l'hivern, durant el qual el Carrilet ja no tindrà dèficit. Els balanços a la fi d'exercici econòmic donaran un benefici que permetrà al Consell d'Administració adquirir el 1966 un autovia amb capacitat per a 100 viatgers, pagant-lo amb capital de l'empresa. Les màquines de vapor són fora de servei; les clàssiques Prim, Mas Calvó i Fortuny es desen i la quarta s'escalabora.

El creixement de Reus en direcció a Salou és més considerable que no pas en altres direccions. L'antiga estació de mercaderies, que abans era a les afores, avui està molt superada per l'avançada d'edificis i naus que en promiscuïtat són la neoplàsia de la ciutat cap al mar. La ineficaç planificació urbanística municipal rep l'any 1963 l'opció pal·liadora d'un pla de renovament del carrilet, o d'un diàleg flexible carrilet-autoritat municipal. El pla de renovament consistiria a convertir en subterrani el trajecte final del tramvia a Reus; s'establiria el cap de línia al subsol de la Plaça de Prim, o bé al subsol del Raval de Robuster.

Aquest pla no va desvetllar l'interès de l'autoritat municipal, la negativa de la qual tampoc no va ésser seguida del diàleg que la ciutat i el carrilet es mereixien. Enric Aguadé Parés, llavors president del Consell d'Administració del tramvia, ho explica en un article aparegut a la "Revista del Centre de Lectura" de març de 1964, núm. 141, de la IV època.

En aquest escrit apareixen les motivacions de l'actuació del Consell d'Administració del tramvia i les d'anteriors Consells, com aquell els individus del qual van avalar amb la firma particular de cadascú un crèdit bancari en moments difícils per al carrilet. La motivació de tal risc és, segons Aguadé i segons un observador sense interessos creats, l'amor a Reus. Aguadé remarca la funció que compleix el tramvia dintre de la necessitat de transport que té Reus, i cita el precedent del tren de Sarrià a Barcelona,

una part del qual va ésser convertida en subterrània molts anys endarrera.

Avui, els automotors del carrilet efectuen setze sortides de Salou i setze de Reus; els diumenges, a l'estiu, el tràfic no para; les plataformes dels vagons van sobreeixides de passatgers, que a vegades arriben a destí abans que els usuaris de la veïna carretera, sobreeixida de cotxes. A l'hivern el moviment és regular; les concentracions suburbials de vivendes, usant aquesta paraula en sentit ample, tenen en el carrilet el seu mitjà de transport més segur. Treballadors que van i vénen de la feina, turistes atrets per l'encant insubstituïble d'un trenet vuitcentista, compradors que vénen a proveir al comerç reusenc, i personal sense vehicle que busca l'esplai a Salou, són el gruix d'usuaris del carrilet.

El tramvia va ajornar l'actualització de traçat i material, però té davant seu la indefugible alternativa d'aquesta modernització. La situació tècnica és avui quasi igual a l'època en què Enric Aguadé i Parés presentava el pla subterrani com a solució, però en canvi, el Consell d'Administració no és el mateix, només queden onze anys de concessió estatal, i tant les accions A. com les B. estan concentrades en unes poques mans de considerable poder executiu en el carrilet.

La concessió estatal es clourà el 1985, si a l'Estat no li sol·licita una pròrroga la Companyia. Les empreses de transport públic, que són rendibles, no tenen problemes, per a obtenir aquesta pròrroga; com que el tramvia ho és actualment, (al "B. O. E." hi consta que els cupons de les accions del carrilet s'han pagat a 12'5, cada any des de fa deu anys es reparteixen beneficis als accionistes), amb l'aval de la Corporació Municipal i la Diputació Provincial, la pròrroga es pot considerar segura, i el problema del carrilet, que és la renovació, desapareixeria. Una renovació d'equipament o traçat, difícilment pot ésser rendible en els escassos anys que quedarien, finalitzades les obres, fins a la fi de la concessió. L'Estat no admetria, el 1984, els deutes del carrilet, ni la companyia se'n faria càrrec. Però l'Estat renovaria el contracte d'explotació i usdefruit dels terrenys de la via si li ho sol·liciten, perquè econò-

micament el carrilet permet de cobrir les despeses de modernització, i acte seguit donar els beneficis de tota empresa productiva, als accionistes i a la col·lectivitat, en uns pocs anys més. Només cal un mínim de voluntat i iniciativa d'aquells als quals correspon, pel seu càrrec, demanar la pròrroga i programar la modernització.

El carrilet no ha entrat en els plans urbanístics dels tècnics o qui sigui de les corporacions locals. Però dintre d'uns límits, els tècnics treballen per encàrrec; uns enginyers, uns urbanistes, uns arquitectes i uns sociòlegs informaran ben favorablement de la necessitat de mantenir el carrilet actualitzat; i un enginyer pot dir que cal treure el carrilet. Tant els primers com el segon justificaran les seves deduccions contràries, però la conclusió depèn de qui fa l'encàrrec.

Aquest tramvia a Salou va ésser possible gràcies a l'esforç de menestrals, burgesos, classes mitges i alguna poc i honrosa representació inicial dels econòmicament poderosos i de l'alta burgesia; el proletariat ha estat important positivament, quasi sempre, en la supervivència del carrilet. Històricament el carrilet és, doncs, una empresa de la col·lectivitat de Reus.

En la dècada dels seixanta, l'autoritat municipal va ésser l'àrbitre de la transformació frustrada del carrilet en metropolità subterrani, que propugnava el consell i Enric Aguadé i Parés (la Diputació i l'Ajuntament de Girona i Olot encara demanen la reapertura del trenet d'Olot a Girona, tancat per deficitari).

En la dècada dels setanta, un dels àrbitres de la supervivència del carrilet és una "élite" econòmica local, neocapitalista i individualista, els interessos de la qual no coincideixen sempre amb els de les classes no oligàrquiques, ni a l'Olimp del patriotisme reusenc ni en gaires terrenys materials. Del dinamisme i de la visió empresarials d'aquesta "élite" econòmica del carrilet pot esperar-ne tant la genial renovació salvadora, com l'auto-agressió que el liquidi.

Un altre àrbitre és l'Estat, les condicions del qual són clares. I un altre àrbitre: el sentiment del poble de Reus per a les seves empreses. En l'espai de dotze

86 anys del carrilet a Salou antecedents i esdevenidor andreu pujol

anys el resultat pot ser bé una auca amb peu d'esquela, bé una història del primer segle del Tramvia de Reus a Salou.

Bibliografia:

- Anales de Reus, d'Andreu de Bofarull.
- Anales de Reus, desde 1860, de Jaume Fort.
- Història de Reus, de Gras i Elias.
- Records i siluetes, de Serra Pàmies.
- Del Reus de antaño, de Banús Sans.
- El tramvia econòmic de Reus a Salou, article en el n.º 38, any II, del setmanari "El borinot", de Josep Iglésies.
- Don Pau Font de Rubinat, dins l'àmbit reusenc, de Josep Iglésies.
- Terciando, d'Enric Aguadé i Parés, article en el n.º 141 de la IV època de la "Revista del Centre de Lectura". Març de 1964.