



FIRTESA
FILOVIAS REUS TARRAGONA
Y EXTENSIONES S.A.

Empresa:
Extinguida

Ubicación:

FIRTESA
(Filovias Reus Tarragona y Extensiones SA)

Reus (Tarragona)



Versión 02-2016



HISTORIA



LINEAS



Textos Legales



FOTOS



Los autobuses de
 Barcelona



Empresas



HISTORIAL

Existen proyectos desde el año 1940 para unir **Reus** y **Tarragona** con un sistema de Trolebuses (entonces denominados Filobuses), que se paralizaron debido a las escaseces y restricciones de materiales para el transporte.



En 10-1947 se ponen a la venta acciones ([ver notas](#)) de la nueva sociedad **Filovias Reus Tarragona y Extensiones SA (FIRTESA)** acabada de constituir, destinada a atender el transporte entre **Reus** y **Tarragona** y en el interior de ambas ciudades.

FIRTESA
 FILOVIAS REUS TARRAGONA
 Y EXTENSIONES S.A.

El 18-05-1947 se publica en el BOE la Orden de 23-04-1947 por la que se autoriza a **Filovias Reus Tarragona y Extensiones SA** la instalación y explotación de una línea de **trolebuses** entre **Reus** y **Tarragona**, por un período de 30 años al final del cual revertirá al Estado. El resto de condiciones pueden verse en el citado BOE. ([Ver documento](#)).

La línea, por tratarse de una instalación inamovible con una infraestructura fija, no llegó a tener nunca codificación **V-** y **T-** y se consideró desde su inicio como una instalación semi-ferroviaria, osea como un tranvía. Ello condicionará su existencia pues para las modificaciones de recorrido e incluso para un simple cambio de parada unos metros había que trasladar la petición al **JOP** (Jefatura de Obras Públicas) del **MOP** (Ministerio de Obras Públicas).

Antes de 04-1950 se efectúan las pruebas de circulación de un trolebus en Reus.
 En 04-1950 se ponen a la venta una nueva emisión de Acciones ([ver notas](#)).

El 30-09-1952 se inaugura la Red de trolebuses. Inicialmente cuenta con tres Vetras VBRh números **T-81**, **T-82** y **T-83** y dos trolecamiones **T-1** y **T-2** a los que luego generalmente se les unieron dos remolques para pasajeros **R-1** y **R-2** formando composiciones mixtas. (Esas numeraciones son las que ostentaron habitualmente, aunque en determinadas épocas llevaron otras algunos).



Todo el material era nuevo excepto los remolques que se adquirieron en 1953 de segunda mano y eran diferentes entre sí. Los trolecamiones estaban destinados a transporte de paquetería y mixto.

La alimentación de la línea admitía un máximo de 3 coches circulando al mismo tiempo.

La línea aerea contaba con 12 kilometros de un solo tendido, acabando en sendos bucles en sus finales haciendo un recorrido semicircular por ambas ciudades. En el punto intermedio del recorrido uno de los coches debe bajar los troles para cruzarse.

Al poco de iniciarse el servicio comenzaron las averías de todo tipo, no muy numerosas pero engorrosas por no tener coches de sustitución disponibles.

En 1954 la empresa se planteo adquirir más trolebuses, pero la solicitud no prosperó porque el **MOP** no dio su aprobación, debido a las restricciones impuestas entonces a las empresas de transporte.

La solución fue utilizar más a menudo los trolecamiones con remolques, pero los Ayuntamientos (Reus y Tarragona) plantearon reclamaciones porque consideraban peligrosa la longitud de las composiciones.



En 1958, al no haberse cumplido las expectativas del transporte de paquetería y teniendo abundantes averías los otros 3 vehículos disponibles, se decide transformar a Trolebuses los dos Trolecamiones **T-1** y **T-2** siendo recarrozados por NAZAR de Zaragoza y renumerados como **T-84** y **T-85**.

El primero de ellos entró en servicio el 06-10-1958. Tenían menos capacidad que los otros trolebuses.



Los remolques **R-1** y **R-2** pasaron a acoplarse con otro trolebus formando composiciones de gran capacidad (pero muy escasas veces), puesto que ya no se podían acoplar a ningun otro tipo de vehículo.



En 1959 le fue devuelta a la empresa la fianza que había depositado para la concesión, ([ver documento](#)).

En 03-1961 el Ayuntamiento de Tarragona remodeló la circulación en **La Rambla** y solicitó a **Firtesa** el traslado de su parada unos metros (ya que se iban a eliminar todas las paradas de autobuses en dicha zona), pero ello originó un problema con el **JOP** que no estaba conforme (y era el autentico propietario de la línea) litigio que finalizó trasladando a partir del 23-02-1962 la parada a la **Av. Ramón y Cajal** frente al nº 4.

En 07-1961 el MOP proyecta realizar un nuevo **punto sobre el Rio Francolí** y con ello se deberá cortar la circulación en un tramo de la N-420, por lo que **Firtesa** inicia los trabajos para modificar parcialmente el recorrido de la línea aérea en **Torreforta**. El 07-12-1961 el trolebus circula por la nueva variante interior de **Torreforta** al quedar cortada la N-420, lo que indirectamente representa haber puesto en marcha un proyecto que ya se había estudiado unos años antes y que luego se hará definitivo. Pero con este desvío el trazado en **Torreforta** se hace coincidente con la línea de **Antoni Gasol Jansa Tarragona-La Canonja** en la que se había solicitado una variación poco tiempo antes para circular por **Torreforta** aunque sin admitir pasaje. A pesar de ello, no se cumplía esta condición y se entabló una fuerte competencia (llegando a hacer coincidir los horarios) entre ambas empresas en dicho tramo hasta que acabaron el puente y las obras el 18-07-1962, aunque el trolebus siguió funcionando un tiempo más por la variante de **Torreforta**.

Antonio Gasol Jansa



Ese año de 1961 se adquirieron dos trolebuses de 2 pisos exLondres que recibieron los números **T-86** y **T-87**.

El 02-11-1962 **Antonio Gasol Jansa** recibe la concesión (ahora definitiva) para la hijuela **empalme de Torreforta-Torreforta** de su concesión **V-2035; T-45 La Canonja – Tarragona**, que desde sus inicios unos meses antes en precario tiene problemas de coincidencia con la línea del trolebus de **FIRTESA**. ([Ver documento](#)).

En 1964 **FIRTESA** hace definitiva la variante a **Torreforta** modificando algo su recorrido. Para poder atenderla se adquirieron de segunda mano tres Trolebuses Maquitrans Bajos (“Gildas”) a **TB** de Barcelona que recibieron los números **T-88, T-89** y **T-90**. Siguió otra temporada de clara competencia directa.



En 07-1966 se adquirió un Autobus Pegaso 6035 matrícula **T-49383** para complementar puntualmente las líneas. En el año 1967 se compraron dos más, mat. **T-54571** y **T-57838**. A partir de ese año el servicio se realiza de forma mixta intercalando autobuses aunque el **JOP** requiere a Firtesa que no generalice el uso de autobuses ya que la concesión debe realizarse con trolebuses siempre que sea posible. (Curiosamente los autobuses circulaban (entonces y posteriormente) en muchos casos como si se tratase de trolebuses, sin la correspondiente matrícula en el frontal delantero, contraviniendo las normas del código de circulación).



En 1969 se adquirieron 4 Trolebuses Vetra de segunda mano a **TZ** de Zaragoza, así como otros dos Autobuses Pegaso 6035, uno nuevo matrícula **T-68471** y otro de segunda mano mat. **B-728313** a **Font** de Ripollet. Los trolebuses zaragozanos recibieron los números **15, 16, 17, 18** y alguno llegó a funcionar una buena temporada sin repintar (osea con los colores de Zaragoza). Progresivamente cada vez son más los autobuses funcionando y menos los trolebuses.



En 1971 el uso de los autobuses es generalizado y las circunstancias acompañan porque a menudo se producen incidencias (choques de vehículos contra los postes, heladas que hacen caer el tendido, obras y pavimentaciones, etc). La empresa parece empeñada en usar a ser posible los autobuses y el **JOP** continuamente insta a lo contrario.

El 03-01-1972 el Pegaso 6035 mat. **T-49383** sufrió un grave accidente (1 muerto y varios heridos) y a resultas de él fue retirado definitivamente del servicio. ([Ver nota](#)).

El 22-01-1973 se suprime provisionalmente la explotación con trolebuses, debido a que las obras en la carretera obligan a trasladar parte de la línea aérea y el servicio se continúa realizando con autobuses. Pero las obras se complicarán y los pocos alicientes para restituir el servicio con trolebuses se disipan. La empresa **Firtesa** ve su oportunidad que tanto había buscado en los últimos tiempos: Nunca más volvieron a circular los **trolebuses**.

El 21-07-1973 las Cortes Españolas aprobaron una Ley que se vino en llamar “**de transformación de trolebuses en autobuses**” y que ofrecía una serie de facilidades para las Empresas (en toda España) que quisieran sustituirlos. Era el final de este medio.

El 04-02-1974 **Firtesa** presentó un informe para acogerse a la mencionada Ley.

En 1974, entre discusiones legales por distintos motivos, se empezó a desmontar toda la línea aérea que duró un par de años.

En 03-1976 **Firtesa** solicitaba autorización para vender todo el material producto del levantamiento.

El 30-07-1976 el **MOP** autorizaba la venta condicionada a presentar un plan para reinvertir el importe en adquirir nuevos buses.

El 10-02-1978 el **MOP** autorizaba el traslado a **HIDESA** que había comprado todo el lote para desguzarlo, según detalle:

28.922 Kg. de cobre.....	2.805.434 Ptas	29 palos de 300 Kg.....	43.500 Ptas	Central eléctrica nº 1	20.000 Ptas
10.709 Kg. de aluminio.....	749.630 Ptas	1 aguja de línea aérea 20 Kg	200 Ptas	Central eléctrica nº 2	12.000 Ptas
348 ménsula de 50 Kg.....	87.000 Ptas	8 trolebuses	320.000 Ptas	TOTAL	4.037.764 Ptas

Los datos publicados en el recuadro (así como en otros apartados) se han tomado de la revista informativa de Tramvies de Gatallops nº 53 de 10-12-2007. Mi agradecimiento a Albert González Masip por su labor de investigación.

El 30-01-1978 se hacía publica la transformación de la concesión a favor de Firtesa por 25 años contados desde el inicio de la anterior concesión y que vencería en 30-09-2007. ([Ver documento](#)).

Ese mismo año 1978 las competencias de transporte con trolebuses pasarán del Estado a la Generalitat de Catalunya, pero para entonces curiosamente la línea ya no lo era. ([Ver documento](#)).

El 01-06-1979 se publica un anuncio para aumentar el número de expediciones, se incluye este apunte como documento para constatar que el traspaso se ha cumplido y que la empresa continúa teniendo el mismo nombre “**Filovías Reus-Tarragona y Extensiones SA.**” **F.I.R.T.E.S.A.**, no obstante seguirá sin tener las codificaciones **V-** y **T-** características. ([Ver documento](#)).

Para complementar adecuadamente el parque se adquieren tres Autocares Barreiros a Palma de Mallorca matrículas [PM-93043](#), [PM-93219](#) y [PM-104530](#). En estos últimos años los vehículos que se utilizaron fueron los tres pegaso 6035 matrículas [T-54571](#), [T-57838](#) y [T-68471](#) otro 6035 articulado (procedente de [Font](#)) mat. [B- 728313](#), los tres citados Barreiros y dos Pegasos 5031 Icarsa uno de ellos con mat. [T-0510-H](#). Osea un total de unos 9 vehículos aproximadamente.



En el año 1987 todavía constaba en datos GenCat, [ver líneas](#), así como en anuncios oficiales como afectada de otras líneas de otros operadores, [ver documento](#). Y parece ser que muy en precario aun circulaba. A pesar de no haber encontrado documentos oficiales, todo parece apuntar a que en este año se abandonó el servicio definitivamente, no siendo traspasado a nadie en concreto.

Según parece el motivo del abandono fue la deuda contraída con la Seguridad Social (por no abonar sus cuotas) que ocasionó un embargo fulminante de todos sus bienes.

Todos los coches fueron desguazados (no se conoce ninguna venta o traspaso posterior).

El recorrido de la línea ya estaba atendido por otros servicios, principalmente de [La Hispano Igualadina](#) que asumió el pasaje simplemente solicitando una ampliación de servicios para su línea [Pratdip-Tarragona amb filloles \(V-2558, T-53\)](#). ([Ver documento](#)).

En la última época del trolebus se acumularon pérdidas y quizás pudieran deberse a su mala gestión, puesto que la línea en si dio beneficios a quien la realizó posteriormente, hasta el punto de crear con los años una empresa filial de [La Hispano Igualadina](#) denominada [Reus-Tarragona Bus](#) para atender específicamente este servicio a partir de 1998. ([Ver nota](#)).

El recorrido de la línea ya estaba atendido por otros servicios, principalmente de [La Hispano Igualadina](#) que asumió el pasaje simplemente solicitando una ampliación de servicios para su línea [Pratdip-Tarragona amb filloles \(V-2558, T-53\)](#). ([Ver documento](#)).

Hispano Igualadina

En la última época del trolebus se acumularon pérdidas y quizás pudieran deberse a su mala gestión, puesto que la línea en si dio beneficios a quien la realizó posteriormente, hasta el punto de crear con los años una empresa filial de [La Hispano Igualadina](#) denominada [Reus-Tarragona Bus](#) para atender específicamente este servicio a partir de 1998. ([Ver nota](#)).

*Reus Tarragona Bus
Hispano Igualadina*

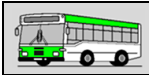


Información / Bibliografía / Enlaces

Información sobre esta Empresa en las páginas web: <http://perso.wanadoo.es/assotram/tramreus.html>
http://www.autobusesbcn.es/lineas_i/firtesa.html

En la revista informativa de Tramvies de Gratallops se publicó en diferentes números un extenso resumen de la compañía FIRTESA:

Gratallops tram – 20 de 01-03/2000= Parte 1 (no disponible)	Gratallops tram – ? de ?? = Parte 7 (no disponible)
Gratallops tram – 29 de 01-03/2002= Parte 2	Gratallops tram – ? de ?? = Parte 8 (no disponible)
Gratallops tram – 30 de 04-06/2002= Parte 3	Gratallops tram – 49 de 10-12/2006= Parte 9
Gratallops tram – 32 de 10-12/2002= Parte 4	Gratallops tram – 51 de 04-06/2007= Parte 10
Gratallops tram – 36 de 10-12/2003= Parte 5	Gratallops tram – 53 de 10-12/2007= Parte 11
Gratallops tram – 41 de 10-12/2004= Parte 6	



Ver web no oficial: <http://perso.wanadoo.es/assotram/tramreus.html>

Història: El primer projecte per unir ambdues poblacions data del 1940 però els problemes causats per la 2a Guerra Mundial i la manca de subministraments van retardar l'obertura fins el 1952. La línia fou establerta a la carretera N-420 amb dos amplis tombs a les ciutats que, de fet, actuaven com un servei urbà. La cotxera era a Tarragona i la subcentral elèctrica, vora la carretera i a mig camí, només subministrava energia per a 2 o 3 cotxes. Després de la posada en servei del ramal al barri de Torreforta, a Tarragona, la tensió a la línia caigué fins els 450 V i calgué afegir una nova central a la cotxera.

A principis dels anys '70, el servei era incapaç de fer front a l'increment de passatge i a la manca de recanvis, el que determinà la suspensió del servei de troleibusos i la seva conversió en autobús. Tres 'Pegaso Monotral 6035' de segona mà van prendre el relleu, al principi barrejats amb els troleibusos.

Altres dades: La línia aèria era única i els dos vehicles es creuaven a mig camí, un d'ells abaixant els tròleis. El parc mòbil fou molt variat i d'origens diversos. Hi hagué 2 remolcs, per als períodes punta i dos troleicamions, més tard convertits en cotxes de passatgers. No ha quedat cap vehicle de la flota original però el dipòsit encara es pot veure davant de l'edifici de la Tabacalera, a Tarragona, avui com un comerç de venda d'automòbils.

Publicado en La Vanguardia:

DOMINGO 19 DE OCTUBRE 1947

Pagina 12



Publicado en La Vanguardia:

MIERCOLES 12 DE ABRIL DE 1950

Pagina 11

FILOVIAS REUS - TARRAGONA Y EXTENSIONES,
S. A.
(F. I. R. T. E. S. A.)
SUBSCRIPCION DE ACCIONES
CAPITAL SOCIAL: 5.000.000 DE PESETAS
Subscripción de 5.000 acciones de 1.000 pesetas cada una, a la par. Gastos de subscripción por cuenta de la Empresa
Se gestionará la inclusión de estas Acciones en la cotización oficial de la Bolsa de Barcelona y Bolsín de Reus
LUGARES DE SUBSCRIPCION
Banco Mercantil de Tarragona.—Banco Hispano Americano de Reus. Banco de Valls y Banco Hispano Americano (Sucursales de Barcelona y provincia).
OBJETO SOCIAL
Construcción y explotación de la línea de filovias Tarragona-Reus y Extensiones, según concesión del Ministerio de Obras Públicas, otorgada el 23 de abril de 1947 («B. O. del E.» núm. 38, páginas 2888 y 2889).
FORMA DE SUBSCRIPCION
Llenando los boletos destinados al efecto y remitiéndolos a los puntos de subscripción indicados.
El desembolso de su importe, en el término de diez días de recibida la comunicación del Banco.
PLAZO DE PRESENTACION DE BOLETOS
Hasta el día 15 de noviembre de 1947.
Cerrada la subscripción, se adjudicarán las Acciones con arreglo a las peticiones recibidas, salvo que, cubriera la misma por exceso, hubiere de procederse a la distribución a prorrateo.
CONSEJO DE ADMINISTRACION
Don Carlos E. Montañés Criquillón.—Don Agustín Pujol Sevil.—Don Luis Sedó Boronat.—Don Domingo Freixa Batlle.—Don Antonio Salvat Estrada.—Don Antonio Marín Hervás.—Don Angel B. Sanz Nougués.

FILOVIAS REUS-TARRAGONA Y EXTENSIONES, S.A. F.I.R.T.E.S.A.
Servicio de troleibuses Reus-Tarragona, con recorrido interior en ambas ciudades.
EMISION DE OBLIGACIONES
5.000 títulos de 1.000 pesetas al portador
Tipo de emisión 97 %
Interés 6 % anual. Pagadero por trimestres
La subscripción quedó abierta el 10 de abril de 1950
PAGO: 40 % (388 ptas. por título) al suscribir.
40 % (388 ptas. por título) en 5 junio 1950.
20 % (194 ptas. por título) en 7 agosto 1950.
LUGARES DE SUBSCRIPCION:
MADRID: Oficinas de la Sociedad, Libertad, 6. 2.ª derecha.
Bancos: Hispano - Americano. Soler y Torra Hnos.
BARCELONA: Hispano - Americano, Soler y Torra Hnos.
REUS: Banco de España, Exterior, Bilbao, Hispano - Americano. Hispano Colonial, Zaragozano. Banca Vilella.
TARRAGONA: Banco de España, Mercantil de Tarragona, Hispano Colonial, Vizcaya.
VALLS: Banco de Valls.
TORTOSA: Banco Hispano Colonial.
AMPOSTA: Banco Hispano Colonial.

Publicado en La Vanguardia:

JUEVES 2 DE OCTUBRE DE 1952

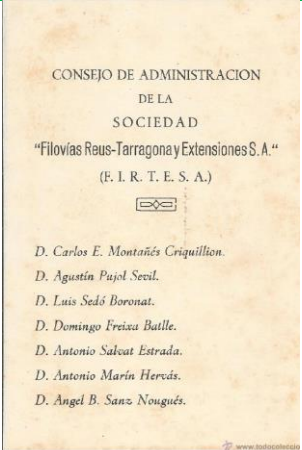
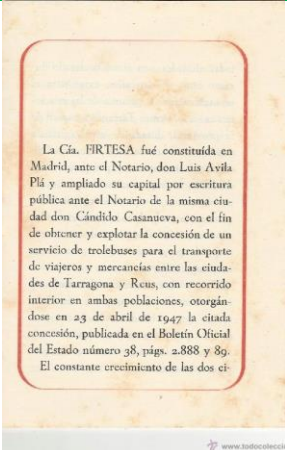
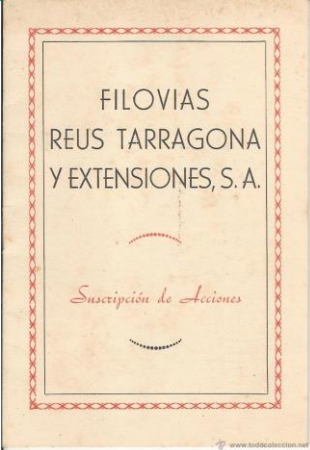
Pagina 11



Las comunicaciones entre Reus y Tarragona

El pasado martes, día 30, fué inaugurada oficialmente la nueva línea de troleibuses que enlaza las ciudades de Reus y Tarragona.

En Imágenes de Internet pueden verse las que adjunto como ejemplo →



Historia del Trolley- bus (trolebús) de la línea Tarragona Reus.

3 / maig / 2015 a les 22:48

El Trolebús, como medio de transporte urbano a efectos prácticos, tiene su origen en EE.UU. a principios del siglo XX; en 1920 la factoría Brill de Filadelfia ya producía trolebuses, con gran aceptación de las compañías de transporte urbano, debido al gran parecido de sus mecánicas con el tranvía y con su tendido aéreo o catenaria.

El desarrollo del gran trolebús data de la primera década del siglo XX, cuando pareció ser un punto medio natural entre los vehículos eléctricos (tranvía) y los autobuses a gasolina. Los sistemas de trolebús pueden evitar obstáculos en la vía que un tranvía no puede, lo que aumenta la seguridad y no requiere la alta inversión de una línea de tranvía. También ofrece una capacidad de transporte intermedia entre los ómnibus y los tranvías (menos capacidad que un tranvía, más que un ómnibus) por hora y por dirección. Sin embargo y aunque son mucho más eficientes en grandes alturas donde la dificultad de la compresión de vehículos diésel los hace ineficientes. El trolebús sin embargo, sus neumáticos producen más resistencia que las ruedas metálicas sobre los rieles y, por tanto, un mayor gasto de electricidad respecto a un tranvía. Si el trolebús se separa accidentalmente de la catenaria, se para. Por el mismo motivo, los recorridos posibles se limitan a los tramos con catenarias instaladas.

Muchos somos los que recordamos al operario, que a su vez hacía las veces de cobrador del Trolebús antiguo, intentando incorporar los cuernos a los cables de acero de la catenaria cuando éstos se salían de ella.

El primer proyecto para unir las dos ciudades principales Reus -Tarragona se estableció en 1940, pero los problemas derivados a la Segunda Guerra Mundial y la escasez de suministros retrasó la apertura a 1952. La línea se estableció sobre la carretera N-420 y dos grandes bucles se ejecutan como servicio urbano en ambas ciudades. El depósito de vehículos, estaba en Tarragona y la estación de energía, en la mitad de la ruta, era capaz de correr sólo 2 o 3 vehículos. Después de la puesta en marcha de una ruta suburbana de Torreforta- Tarragona, la tensión estaba cayendo a 450 V, por lo que una nueva central eléctrica se estableció en el depósito.

La empresa Firtesa es la que acogió la línea o proyecto. El Trolebús de Firtesa es aún más antiguo que el autobús y hacía el recorrido desde la Plaza de los Carros en Tarragona, hasta la calle Francolí por su entrada actual desde la antigua carretera a Reus; en cuanto a la línea al barrio Tarraconense de Torreforta. En cuanto a Reus-Tarragona, salía del mismo lugar y tenía varias paradas durante su recorrido, incluyendo la de la base o depósito en la calle Independencia frente a la antigua Tabacalera. En Reus solía tener su destino final en la actual Plaza de la Llibertat (entonces plaza Los Mártires).

A principios de los años 70, el servicio era incapaz de hacer frente al incremento de pasaje y a la falta de repuestos, lo que determinó la suspensión del servicio de trolebuses y su conversión en autobús. Tres 'Pegaso Monotral6035' de segunda mano tomaron el relevo, al principio mezclados con los trolebuses, dando así fin y descanso a la línea de trolebuses Tarragona-Reus y Viceversa.

Jose Luis Navarrete Grima "El Eco de la Historia". Mayo 2015

Trolebús de dos plantas que hacía la ruta Tarragona-Reus. En sus tiempos ya era un coche eléctrico....fijaros que pone Tarragona-Reus y viceversa. Con 16 años, un conocido me contó que al montar y pedir un billete al cobrador para "viceversa", casi éste le da un gorrizo..."si no salgo corriendo me arrea una de palos que pa que!!!"...palabras textuales. Fijaros en la matrícula.



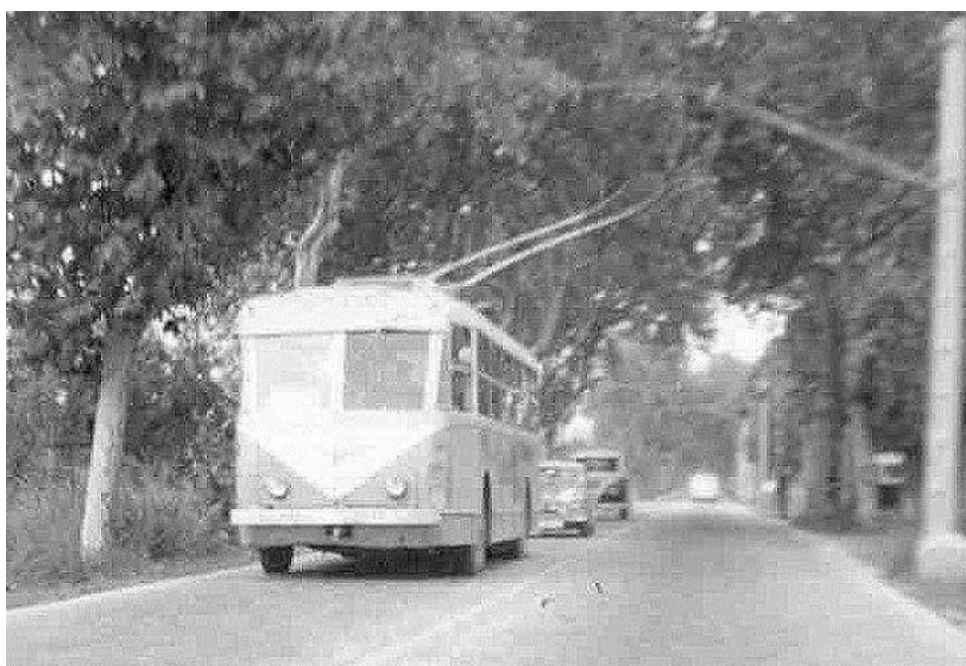
Plaza de los Martires de Reus en la segunda mitad de los 50, donde acababa el recorrido de la linea. Monumento a los caidos en la Guerra Civil con el anagrama de Falange en el monolito. Al fondo los autobuses de Reus a Tarragona y de Reus a Castellvell.



Trolebús en una de las paradas de Reus El Trolebús de Firtesa T-83 que hacía el recorrido Tarragona Plaza los Carros Torreforta calle Francolí, este entraba por la antigua carretera del actual Tanatorio.



El Firtesa T-81. yendo en dirección del puente del Francolí a la altura del actual Tanatorio.



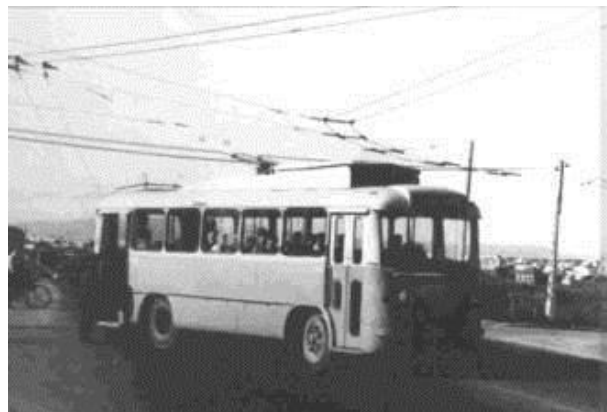
El firtesa T-86 que junto al T-87 de la primera imagen y el T-88 configuraron la flota de trolebuses de dos pisos de la empresa de transportes. A mi me gustaba mucho subir a la parte superior y sentarme en los asientos delanteros junto a mi hermano...jugábamos a ser los conductores del Trole. Mi primera vivienda en Torreforta tenía la dirección donde este paraba..."Parada del Trole num 5". Estaba a la altura del barrio de Torreforta y era donde paraban y bajaban los viajeros que venían desde Reus hacia Tarragona...al otro lado de la N420 estaba la otra parada del recorrido o "viceversa".



Foto del 7 junio de 1969 con el Trolebús a la altura del depósito de vehículos de FirtesaEl



Trolebús más antiguo, fue construido en 1958 y la línea Tarragona-Reus entró en servicio en 1952. Un Trolebús absolutamente irreconocible construido en 1958 por el carrocer español, Nazar de un tractor eléctrico Vetra TM 10 que data de 1954; es la T84 . Vagamente se parece a un tipo de tranvía. Hay dos vehículos de este tipo construido por Nazar en marcos de camiones eléctricos carretillas Vetra: números 84 y 85.



Cementerio de los trolebuses de la línea en un descampado de Tarragona esperando a su desguace en la década de finales de los 70. Aún somos muchos los que recordamos aquellos vehículos de transporte públicos y sus viajes en ellos. Historias que marcaron en nosotros un tipo de vida muy diferente, una época de confianza y que añoraremos siempre. Ojalá todo el mundo descubra el placer de viajar a través de nuestra memoria, así como en su día fueron muy placenteros los viajes en el Trolebús Firtesa de la línea Tarragona- Reus y Viceversa



Datos en: <http://www.diaridetarragona.com/tarragona/35653/y-el-trole-dejo-de-funcionar>

Y el 'trole' dejó de funcionar
Este 2014 se han cumplido 40 años de la desaparición del tradicional trolebús de Firtesa, principal medio de transporte entre Tarragona y Reus durante más de dos décadas, entre 1952 y 1974

Los trolebuses de dos pisos llegaron procedentes de Londres en 1961. Foto: Cedida

Publicado: 21:54 - 30/12/2014

Francisco Montoya |

Fue, durante años, el medio de transporte estrella para trasladarse de Tarragona a Reus y viceversa. Su color azul, sus vehículos de dos pisos a partir de 1961 y, sobre todo, su tendido eléctrico se integraron como parte del paisaje de las dos ciudades. Era el trolebús, el popular trole de la compañía Firtesa, que funcionó entre las capitales del Tarragonès y el Baix Camp entre 1952 y 1974 y de cuya desaparición, pues, se han conmemorado este 2014 nada menos que cuatro décadas.

El trolebús fue inaugurado el 2 de octubre de 1952, tal como recuerda Héctor Poderoso García, un coruñés estudioso y apasionado de estos vehículos, de los que sin duda es uno de los mayores expertos en España. De 12 kilómetros de longitud, una de las particularidades de la línea era que funcionaba con un único tendido eléctrico, por lo que «cuando dos trolebuses se cruzaban en la carretera uno de ellos tenía que pararse, desenganchar las pértigas del tendido y dejar pasar al que iba en dirección contraria».

Aunque la línea comenzó a funcionar con tres vehículos, su éxito hizo que a los pocos meses se incorporasen a la flota dos más. Fue en 1961 cuando llegó uno de los cambios más recordados: se adquirieron dos trolebuses procedentes de Londres, de dos pisos, pintados de color rojo y con las puertas en el lado izquierdo. La compañía Firtesa los adaptó pintándolos de azul y blanco y trasladando las puertas a la derecha. «El volante, en cambio, sí se mantuvo en el lado izquierdo», detalla Héctor Poderoso, quien añade que, por aquello de la novedad, la llegada de los trolebuses de dos pisos causó sensación.

El estado de salud de este medio de transporte fue férreo durante la década de los 60, hasta el punto de que en 1969 Firtesa todavía llegó a adquirir cuatro vehículos más procedentes de Zaragoza para reforzar la línea. Sin embargo, súbitamente, en 1974 el trolebús dejó de funcionar y «sin ningún tipo de explicación» la línea fue suprimida y sus vehículos desguazados.

Un adiós repentino

Los tiempos habían cambiado, la competencia del tren y especialmente del autobús —que presentaba una mejor maniobrabilidad que el trole— cada vez era más feroz, el uso del vehículo privado también estaba en pleno auge y, además, «una ley incentivaba con importantes recompensas la reconversión de las líneas de trolebús a líneas de autobús», recuerda Poderoso. Eso ocurrió con el trole de Firtesa: que pasó a convertirse en línea regular de autobús que unió Tarragona y Reus durante varios años más, hasta desaparecer en 1987.



El 03-01-1972 el Pegaso 6035 con matrícula T-49383 sufrió un grave accidente (1 muerto y varios heridos) y a resultas de él fue retirado definitivamente.

La foto es de la Biblioteca Municipal de Reus, (facilitada por Miquel Segura).



El 14-09-1998 se publica oficialmente la creación de la firma **Reus Tarragona Bus SL** como filial de **LHISA** pero con su propio NIF, a la que se le asigna la línea **V-2558 Pradip-Reus-Tarragona** así como varios autocares (entre ellos los curiosos Magirus Ayats Urbe, nº 6 a 8).

Se rotulan con la nueva denominación, pero no se renumeran (como tampoco lo harán los nuevos adquiridos que se intercalarán con la numeración normal de **LHISA**).

Luego, el 01-01-2004 quedara disuelta la sociedad **Reus Tarragona Bus SL** y sus coches se rotularán de nuevo como **LHISA**.



Coche 8 de Hispano Igualadina, asignado a Reus-Tarragona Bus, B-1549-MD
Reus, Diciembre 2002

Foto Xavi Flórez



Reus, 23-02-2006
Foto: Xavi Flórez



Algunas imágenes

Hay algunas fotografías de 1971 en este enlace:

<http://www.mikesbuspages.com/europeansystems.htm>

(están situadas bastante abajo):

Autor del sitio - MIKE Beamish



Publicado en:



Número 119

Febrero 1977





Empresa:
Extinguida

FIRTESA
(Filovias Reus Tarragona y Extensiones SA)

Ubicación:

Reus (Tarragona)



Datos de la Guia Barem-Lines (del año 1952 aproximadamente)

Existe la siguiente anotación
en la página 87 →

L I N E A: FILOVIAS REUS - TARRAGONA

EMPRESA: F.I.R.T.E.S.A.
Duración del trayecto: 30 m.
Kilómetros: 15

Sitio de salida de Reus:
Arrabal Sta. Ana, esq. car-
retera de Barcelona

Sitio de salida de Tarragona:
Avenida del Generalísimo

Precio del trayecto: 4'70 Pts.

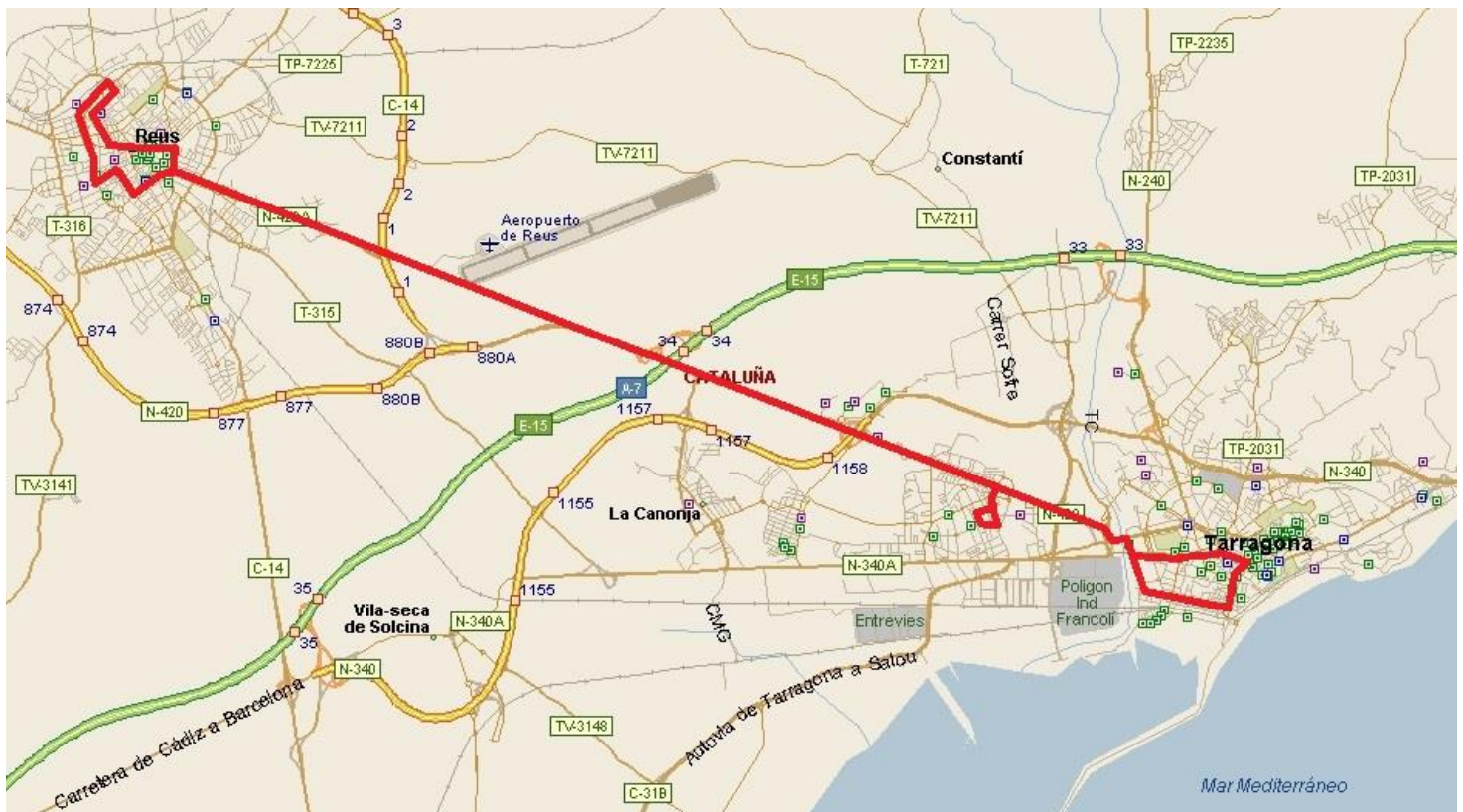
H O R A R I O

NOTA: En el recorrido de este servicio, existen paradas dis-
crecionales de 4 Km. de distan-
cia y hay billetes a 1'25 Pts.
de unas a otras.

La hora de iniciación del ser-
vicio es a las 7.30 h. y fina-
liza a las 2 de la madrugada,
siendo el servicio regular cada
30 minutos.



Esquema del recorrido de la línea (aproximadamente), año 1954



NOTA: El dibujo esta montado sobre un mapa actual (el Aeropuerto, la autovía e incluso las carreteras no estaban así) pero da idea del recorrido que realizaba el trolebus.



Billetes antiguos.



Colección Joan Domingo Ventura.
www.ticketcity.net



Colección José Antonio Tartajo.
(Año 1967)



Resumen de Líneas Generales (Gen.Cat.)

Ref_año	DGT	Nac	Loc	Distintivo	Línea	Observaciones	Empresa
1982-06	_4074	-	-		Reus-Tarragona		Firtesa
1982-06	_4075	-	-		Tarragona-Torreforta		Firtesa
1983-03	_4074	-	-		Reus-Tarragona		Firtesa
1983-03	_4075	-	-		Tarragona-Torreforta		Firtesa
1984-12	_4074	-	-		Reus-Tarragona		Firtesa
1984-12	_4075	-	-		Tarragona-Torreforta		Firtesa
1987-04	_4074	-	-		Reus-Tarragona		Firtesa
1987-04	_4075	-	-		Tarragona-Torreforta		Firtesa

Resumen:

En 1987 las líneas en servicio son:

4074 – Reus – Tarragona
4075 – Tarragona - Torreforta

En 1989 el servicio lo realiza:

?
?

Existe una línea ya anterior:

4030 – Tarragona – Torreforta

de la empresa **Transgasol SA**

FIRTESA
Rbla Nova
(Archiu Carles Micó)





Orden de 23 de abril de 1947 por la que se otorga a "Filovías Reus, Tarragona y Extensiones, S. A.", la concesión de una línea de trolebuses entre Reus y Tarragona.

Boletín Oficial del Estado núm. 138, de 18/05/1947, páginas 2888 a 2889.

Departamento: Ministerio de Obras Públicas

[PDF \(Referencia BOE-A-1947-4994\)](#)

18 mayo 1947

B. O. del E.—Núm. 138

2888

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

ORDEN de 23 de abril de 1947 por la que se otorga a «Filovías Reus, Tarragona y Extensiones, S. A.» la concesión de una línea de trolebuses entre Reus y Tarragona.

Ilmo. Sr.: Solicitada por la «Sociedad Anónima Filovías Reus, Tarragona y Extensiones» la concesión de una línea de trolebuses, entre Reus y Tarragona, y cumplidos los trámites legales,

Este Ministerio ha tenido a bien resolver lo siguiente:

1.º Se autoriza a la indicada Sociedad peticionaria para la instalación y explotación de una línea de trolebuses entre Reus y Tarragona, con arreglo al proyecto redactado en junio de 1942 por el Ingeniero de Caminos don Amalio Hidalgo.

2.º La concesión a que esta autori-

zación corresponde, se entenderá otorgada con sujeción a lo dispuesto en la Ley de 5 de octubre de 1940 y Reglamento de aplicación de 4 de diciembre de 1944, clasificándola en la categoría segunda, clase C., es decir, como servicio público mixto de viajeros y mercancías, en caminos públicos y con línea aérea particular. El plazo de vigencia de la concesión será de treinta años.

3.º Tanto los vehículos como la línea aérea de contacto, instalaciones fijas y demás obras, se ajustarán a lo especificado en el proyecto presentado y a cuanto esté dispuesto en la legislación vigente que le sea de aplicación.

4.º Los postes y anclajes para la sustentación de la línea aérea se colocarán en la forma que dejen siempre perfectamente libre el tránsito, tanto de vehículos como de peatones, por calzadas y acéras de las carreteras, caminos o calles afectados, siendo obligatorio para el concesionario el llevar a efecto por su cuenta cuantas variaciones sea necesario introducir en el emplazamiento de los mismos por motivo de ensanches, rectificaciones o cualquier otra modificación en aquellas vías.

5.º Se entenderá, no obstante, obligado el concesionario, a presentar, dentro del plazo de dos meses, contado a partir de la fecha de otorgamiento de la concesión provisional, proyecto adicional relativo a las cocheras, estaciones, subcentrales y puntos de alimentación de la línea con determinación de emplazamiento, justificación de las obras, planos y demás antecedentes y cálculos necesarios. El citado proyecto se someterá por el concesionario a estudio y aprobación de la Jefatura de Obras Públicas de Tarragona, quien dará cuenta a la Dirección General de Ferrocarriles de haberse asimismo cumplimentado y una vez que lo estime de conformidad.

6.º Las obras deberán dar comienzo dentro de los tres meses siguientes a la publicación de esta concesión en el BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO y terminar en el plazo de dos años, a contar de aquella fecha.

7.º El replanteo e inspección de las obras se realizará por el personal facultativo del Estado o Municipio encargado respectivamente de las carreteras y calles afectados por aquéllas.

8.º No podrá autorizarse la explotación de la línea sin su previo reconocimiento por la Jefatura de Obras Públicas con intervención de los Municipios de Reus y Tarragona, en lo que a dichas entidades afecta, reconocimiento del que se levantará el acta correspondiente en la que se hará constar si las obras ejecutadas se ajustan al proyecto

aprobado y a las cláusulas de la concesión. Asimismo, será preciso extender, previamente a su puesta en circulación, acta de reconocimiento de los vehículos en la que habrá de hacerse constar se ajustan a las prescripciones del Código de Circulación y se encuentran provistos de dispositivo de pruebas de aislamiento y de corte de corriente al estar abiertas las puertas de acceso al coche.

9.º El número mínimo de trolebuses que ha de quedar afecto a la concesión, será el de tres para el servicio de viajeros y dos trolecamiones para el servicio de mercancías. En todo momento el número de vehículos deberá ser el necesario para absorber el total tráfico de viajeros que se presente, según indica el artículo 23 de la Ley, y los de mercancías que las necesidades de este servicio requieran.

El concesionario queda obligado a contribuir a la conservación de los pavimentos del trazado de la línea objeto de la concesión, así como a los gastos de inspección, y ello, en la cuantía, forma y plazo que señalan las disposiciones vigentes. Asimismo, queda obligado al pago de todos los impuestos de circulación de los vehículos con motor mecánico que le sean aplicables.

11. Las tarifas máximas partícipe Empresa, se fijan en 18 céntimos de peseta por viajero kilómetro y en 50 céntimos de peseta por tonelada kilómetro.

12. El concesionario, con una anticipación mínima de sesenta días a la apertura de la línea al servicio público, presentará a la Jefatura de Obras Públicas de Tarragona los itinerarios de los viajes que con arreglo al proyecto desee establecer, así como los cuadros de precios de aplicación, en los que conste por tarifas la distancia kilométrica, percepción partícipe Empresa, impuestos y precio total; la citada Jefatura los remitirá, con su informe, a la Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera, la que, previos los trámites que considere oportunos, resolverá. Los demás itinerarios presentados durante la explotación serán aprobados provisionalmente por la Jefatura de Obras Públicas de Tarragona y su decisión será firme, si en el término de un mes la Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera, en cuyo conocimiento se pondrá inmediatamente, no resuelve.

13. En los itinerarios figurarán las horas de salida y llegada a los lugares de parada obligatoria y dirección de éstos; habrá paradas discrecionales intermedias, con indicación.

14. Reglrán para esta concesión, en la parte aplicable a la misma, los pre-

ceptos contenidos en los artículos 98, 99 y 100 del Reglamento de Transporte de 22 de junio de 1929, sobre itinerarios, y 101, 102, 103, 104 y 105 del Reglamento de 22 de junio, sobre tarifas.

15. La entidad concesionaria quedará sujeta a la intervención del Ministerio de Hacienda, a los fines y dentro de los límites de lo previsto en el artículo sexto de la Ley de Trolebuses de 5 de octubre de 1940, y 10 del Reglamento de aplicación de 4 de diciembre de 1944.

16. La concesión se entiende hecha sin perjuicios de terceros y dejando a salvo el derecho de propiedad, quedando sujeta además, a todas y cada una de las condiciones preinsertas, a la Ley de 5 de octubre de 1940 y Reglamento de aplicación de la Ley de Obras Públicas, transportes eléctricos, y Código de la Circulación le sean aplicables y no se opongan a las fijadas; a la legislación vigente sobre nacionalidad de Empresas, obreros, dirección, capital y producción nacional en que se halle comprendida, y, finalmente, a cuantas disposiciones de carácter general dictadas o que en lo sucesivo se dicten referentes a trolebuses, le sean aplicables.

17. Al terminar el plazo señalado en la condición segunda de esta concesión, reverterá al Estado, pasando a ser propiedad del mismo todas las instalaciones, material móvil y demás elementos necesarios para la explotación; todo ello en buenas condiciones de funcionamiento, quedando garantida la administración del cumplimiento de esta prescripción, en la forma y términos que se determinan en el artículo 23 del Reglamento de aplicación de la Ley de Trolebuses de 4 de diciembre de 1944.

18. El incumplimiento de las condiciones a que la concesión queda sujeta motivará la caducidad de la misma, conforme a lo que determina la Ley de 5 de octubre de 1940 y Reglamento para su aplicación de 4 de diciembre de 1944, por los que se regula la concesión administrativa de líneas de transporte realizadas por trolebuses.

19. El concesionario, con independencia de las tarifas máximas señaladas, no podrá en ningún caso establecer tarifas de aplicación inferiores a las que aplica la citada Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles en los servicios similares por ferrocarril, comprendidos en el trayecto Reus-Tarragona.

20. El concesionario del servicio quedará sujeto al pago del peaje a las líneas de transporte clase A y ferrocarril coincidentes, según determina el artículo 11 del Reglamento para aplicación de la Ley de Trolebuses, en el bien entendido de que las líneas clase A sólo tendrán derecho al cobro de peaje durante el plazo de vigencia que figure en la escritura de concesión original, pero no durante las prórrogas que puedan concederse en lo sucesivo.

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y efectos.

Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 23 de abril de 1947. P. D., el Subsecretario, F. Turell.

Ilmo. Sr. Director general de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera.

Resolución de la Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera por la que se anuncia la devolución de una fianza depositada por Filovías Reus, Tarragona y Extensiones, Sociedad Anónima, para responder de la línea de trolebuses de Reus a Tarragona.

Boletín Oficial del Estado núm. 221, de 15/09/1959, página 12190.

Departamento: Ministerio de Obras Públicas
[PDF \(Referencia BOE-A-1959-12284\)](#)

Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera

Anunciando la devolución de una fianza depositada por Filovías Reus, Tarragona y Extensiones, Sociedad Anónima, para responder de la línea de trolebuses de Reus a Tarragona.

En cumplimiento de lo que dispone el vigente Reglamento de Trolebuses, se hace pública la petición de devolución de fianza hecha por Filovías Reus Tarragona y Extensiones, S. A., correspondiente a la línea de trolebuses de Reus a Tarragona. Las reclamaciones podrán presentarse, en su caso, ante la Jefatura de Obras Públicas de Tarragona durante el plazo de treinta días hábiles, a partir de la fecha de publicación de este anuncio.

Madrid, 3 de septiembre de 1959.—El Director general, Pascual Lorenzo.

3.229.

Ministerio de Transportes y Comunicaciones (BOE de 18/02/1978 - Sección III)

Resolución por la que se hace pública la transformación de la concesión de trolebuses en otra

equivalente de autobuses, en la línea Reus-Tarragona e hijuelas (Tarragona-Torreforta y Tarragona-Mas Rabassa).

[Más... \(Referencia BOE-A-1978-4862\)](#)

4018

18 febrero 1978

B. O. del E.—Núm. 42

4862

RESOLUCION de la Dirección General de Transportes Terrestres por la que se hace pública la transformación de la concesión de trolebuses en otra equivalente de autobuses, en la línea Reus-Tarragona e hijuelas (Tarragona-Torreforta y Tarragona-Mas Rabassa).

El ilustrísimo señor Director general de Transportes Terrestres, en base a la delegación de atribuciones que establecen las Ordenes ministeriales de 5 de octubre de 1957 y 31 de agosto de 1976, ratificadas por Orden ministerial de 5 de julio de 1977 («Boletín Oficial del Estado» de 13 siguiente), ha resuelto declarar procedente la transformación de la concesión de trolebuses Reus-Tarragona, con hijuelas a Torreforta y a Mas Rabassa, en otra equivalente de autobuses, y adjudicar directamente a «Filovías Reus Tarragona y Extensiones, Sociedad Anónima» (FIRTESA), la concesión del servicio transformado en regular de transporte de viajeros por carretera, con arreglo a la Ley 26/1973, de 21 de julio, y Orden ministerial de 21 de junio de 1974, que la desarrolla, y según el pliego de condiciones particulares de la concesión, en el que, entre otras, figuran las siguientes:

A) Itinerario: Tarragona-Reus, Tarragona-Torreforta, Tarragona-Mas Rabassa; con paradas intermedias fijas en los puntos expresados y en La Florida, Campo de Aviación, Pino Bofarull, Los Caidos, Mas Vallvé, Rabassada, Sabinosa, Cala Romana, Club de Tenis y Ciudad Residencial.

Prohibiciones de tráfico: Ninguna.

B) Material afecto a la concesión: Siete autobuses, empleándose solamente el número suficiente para cubrir la actual capacidad de transportes, quedando el resto en reserva.

C) Tarifas: 1.402 pesetas por viajero/kilómetro en clase única.

0,21 pesetas por cada 10 kilogramos/kilómetro o fracción, para exceso de equipajes, encargos y paquetería.

D) Plazo: Veinticinco años a contar de la fecha de vencimiento del otorgado a la línea de trolebuses, procediendo la reversión en 30 de septiembre del 2007.

Lo que se hace público en cumplimiento de lo dispuesto en la Ley de Procedimiento Administrativo y a los efectos de la condición 28 del pliego concesional.

Madrid, 30 de enero de 1978.—El Director general, José Luis García López.

Presidencia del Gobierno
(BOE de 07/09/1978 - Sección I)

Real Decreto sobre transferencias de competencias de la Administración del Estado a la Generalidad de Cataluña en materia de Interior, Turismo, Actividades Molestas, Insalubres Nocivas y Peligrosas y Transporte.

[Más... \(Referencia BOE-A-1978-23080\)](#)

Solo se reproduce el texto que incumbe:

Artículo catorce.—Se transfieren de la Administración del Estado a la Generalidad de Cataluña las competencias sobre concesión, autorización y explotación de servicios de transporte por trolebús que discurran íntegramente en el territorio de Cataluña, regulados por la Ley de cinco de octubre de mil novecientos cuarenta, por la Ley de veintiuno de julio de mil novecientos setenta y tres, sobre transformación de trolebuses en autobuses, y sus disposiciones de desarrollo.



Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya. — Núm. 22. — 1 juny 1979

265

ANUNCI posant a informació pública la sol·licitud presentada per "Filovías Reus-Tarragona y Extensiones, S.A." (F.I.R.T.E.S.A.) referent a augment del nombre d'expedicions.

DOGC 01/06/1979 Text i fitxa

PDF (181.90 KB)

ANUNCI

posant a informació pública la sol·licitud presentada per "Filovías Reus-Tarragona y Extensiones, S. A." (F.I.R.T.E.S.A.), referent a augment del nombre d'expedicions

Sol·licitada per "Filovías Reus-Tarragona y Extensiones, S. A." (F.I.R.T.E.S.A.), autorització per augmentar el nombre d'expedicions entre Reus i Tarragona, dintre el servei públic regular de transport de viatgers per carretera Reus-Tarragona amb fillola a Torreforta, resta oberta informació pública a fi que, en el termini de 20 dies feiners, comptadors des de l'endemà de la publicació d'aquest anunci en el *Boletín Oficial* de la província, les entitats i els particulars interessats puguin examinar la sol·licitud citada, a les dependències d'aquesta Demarcació de Transports per Carretera, amb domicili en aquesta ciutat, Rambla Generalíssim, número 14, entresol, a les hores d'oficina, on durant el terme indicat podran presentar les observacions que considerin convenients en relació amb la petició formulada.

Es convoca expressament en aquesta informació pública l'Excma. Diputació Provincial, els Ajuntaments de Tarragona i Reus, el Sindicat Provincial de Transports i Comunicacions i els següents concessionaris de serveis regulars de la mateixa classe, que puguin resultar afectats: Prasdip a Tarragona amb filloles, del senyor Josep Andreu i Dalmau.

Tarragona, 27 d'abril de 1979.

ALBERT VILALTA I GONZÀLEZ
Director General de Transports



4040

Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya

Núm. 916 — 18.11.1987

ANUNCI d'informació pública sobre la sol·licitud d'autorització per establir unes expedicions parcials entre Reus i Tarragona en la concessió Prasdip-Tarragona amb filloles (V-2558, T-53).

DOGC 18/11/1987 Text i fitxa

PDF (249.36 KB)

ANUNCI

d'informació pública sobre la sol·licitud d'auto-

rització per establir unes expedicions parcials entre Reus i Tarragona en la concessió Prasdip-Tarragona amb filloles (V-2558, T-53).

La Hispano Igualadina, SA, ha presentat la sol·licitud d'autorització per establir unes expedicions parcials entre Reus i Tarragona en la concessió Prasdip-Tarragona, amb filloles (V-2558, T-53).

Resta oberta informació pública perquè, en el termini de vint dies hàbils comptats des de l'endemà de la data de publicació d'aquest anunci al *DOGC*, les entitats i particulars interessats, després d'haver examinat la sol·licitud esmentada a les dependències del Servei Territorial de la Demarcació de Tarragona, c. Gasòmetre, 24, 1^a B, i en hores d'oficina, puguin presentar per escrit les observacions que considerin pertinents.

Es convoca expressament a aquesta informació pública l'Excma. Diputació Provincial de Tarragona, els Ajuntaments de Prasdip, Montroig del Camp, Montbrí del Camp, Riudoms, Reus i Tarragona, i els concessionaris de serveis públics regulars de transport de viatgers per carretera següents: CRA La Hispania, SA; FIRTESA.

Tarragona, 24 de juliol de 1987

JORDI FOLLIA ALSINA
Cap del Servei Territorial de la Demarcació de Tarragona

PG-4283 (87.223.038)