

Recientemente se cumplieron cien años de la inauguración del ferrocarril Reus-Montblanch

Es la única línea férrea de la Conca de Barberá

Significación de una fecha

Para la ducal villa de Montblanch y su ubérrima comarca tiene acusado relieve la fecha del 13 de mayo de 1863 en la que comenzó a funcionar el ferrocarril Reus-Montblanch en una distancia de cuarenta y cuatro kilómetros y cuya línea férrea, la única que posee la Conca de Barberá, representó la comunicación con un centro industrial de primer orden cual es la ciudad de Reus y el enlace bastante rápido y en forma cómoda, habida cuenta de los vehículos existentes entonces, con la capital de provincia: Tarragona.

Otro proyecto de enlazar Montblanch con diversas poblaciones a través del ferrocarril como el de Tarragona a Pons pasando por Barberá quedó en eso precisamente, en proyecto y hablamos de muchos años atrás, concretamente de la primera guerra europea.

Sobre el ferrocarril que se hizo realidad hace cien años, ha ofrecido interesantísimos datos en el Boletín «Barberá», de la Biblioteca Parroquial de esta villa un gran enamorado de nuestras cosas, selecto buceador de archivos y bibliotecas el prestigioso Letrado Don Manuel Miró Esplugas muy enraizado a la comarca montblanquense, datos de gran valor para nuestro reportaje.

Decidida intervención del Centro de Lectura de Reus

Para que fuera un hecho tangible la inauguración a la que nos referimos puso gran empeño el *Centro de Lectura* de la vecina ciudad reusense y en un banquete celebrado en un local de dicho importante Centro cultural que se celebró poco después de la inauguración hubo brillantes parlamentos en los que se glosó la trascendencia del ferrocarril Reus-Montblanch a cargo de los iniciadores señores Canals, Borrás y Gomis y de los señores Abelló, Escolá, Tost y Molins por la Compañía General de Crédito y por la Compañía del ferrocarril de Lérida a Reus y Tarragona cuyas capitales contribuyeron en forma bien decidida a que pudiera llevarse a feliz término un ambicioso proyecto.

La jornada inaugural

Fué, como ya hemos indicado, el día 13 de mayo de 1863. Por cierto que por dos motivos alegados, el estado precario de la Caja municipal y no haber tenido noticia oficial de la inauguración el Ayuntamiento reusense acordó por nueve votos contra cinco no celebrar fiestas con motivo de la inauguración, pero si decidieron llevarlas a término los reusenses que encuadrados en diversas Entidades de la población organizaron con toda rapidez, lo que influyó notoriamente en el exiguo programa confeccionado: volteo de campanas en todas las iglesias, salvas de morteretes a la llegada y salida de cada tren, intervención de dos bandas de música que interpretaban escogidas composiciones en honor de los viajeros que llegaban o partían, serenata por el

Coro del Centro de Lectura en honor a las personas que habían impulsado el proyecto y realizado los máximos esfuerzos para que fuera realidad la iluminación de las fachadas de los edificios de dichas Sociedades.

Seis trenes circularon en la jornada inaugural, tres de Reus a Montblanch a las 6'47, 13'17 y 18'47 y otros tantos de Montblanch a Reus, a las 5'55, 12'35 y 17'55.

Viajeros y billetes

He aquí el movimiento de viajeros que registró dicho tren en los viajes del día 17. Fué un total de 1.436, de los cuales 324 eran de Tarragona, 54 de Vilaseca, 440 de Reus, 44 de Selva del Campo, 58 de Alcover, 189 de La Riba y 327 de Montblanch.

Al día siguiente viajaron 935 personas, 321 de Tarragona, 58 de Vilaseca, 336 de Reus, 28 de Selva del Campo, 31 de Alcover, 36 de La Riba y 165 de Montblanch.

Los trenes salían de la estación llamada del Norte y el precio de los billetes para el trayecto Reus-Montblanch era el siguiente: Primera clase, doce reales, segunda, diez reales, y en tercera, seis reales.

Ante esas «impresionantes» cantidades no puede negarse que las facilidades para viajar eran máximas y justifican además el júbilo de que dieron pruebas bien patentes las poblaciones por las que circulaba el tren y las colindantes ya que por un precio muy asequible se podía realizar un viaje a una velocidad que en aquella época podía considerarse de avión a reacción.

José Roca García

SEVICIO METEOROLOGICO del CENTRO DE LECTURA

Mes de enero de 1964

	Máxima	Día	Mínima	Día	Promedio	Desviación del promedio de los últimos 16 años
Temperatura (en grados C.)	14	31	— 1	8	6'8	— 2
Presión atmosférica (en mm. de mercurio).	774	23	761	13	765'5	+ 6'1
Velocidad del viento (Km. recorridos en 24 h.)	378	31	15	23	76	— 105
Humedad relativa (% de saturación)	90	11	44	31	67	— 2
Evaporación (en mm.)	6	31	1	varios	2	— 3'1
Visibilidad horizontal (en Km.)	14	3	1	8	7'5	— 9'5
Horas de sol eficaz	7'45	3 y 4	0	varios	4'15	— 0'05
Lluvia	18 litros por metro cuadrado, en 4 días de lluvia apreciable. Máxima precipitación: 10'5 litros el día 13 Desviación del promedio de este mes: — 11'4 litros.					

COMENTARIO: La característica principal del mes ha sido el absoluto predominio de las altas presiones atmosféricas durante el transcurso del mismo. Cabe hacer resaltar que la presión más baja ha sido de 761 milímetros de mercurio, superior en más de 1 mm. al promedio habitual del mes, está dicho todo. Esta rara peculiaridad meteorológica ha condicionado la falta casi total de viento, exceptuando los cuatro últimos días del mes en que sopló un poco el «Mestral». Asimismo las lluvias han sido escasas y todo cuanto no haya sido frío y escarcha ha brillado por su ausencia. En cambio la temperatura ha sido muy fría con una media de dos grados por debajo de la normal del mes.