

FERROCARRIL ELÈCTRIC REUS-MONTROIG

(PROSPECTE)

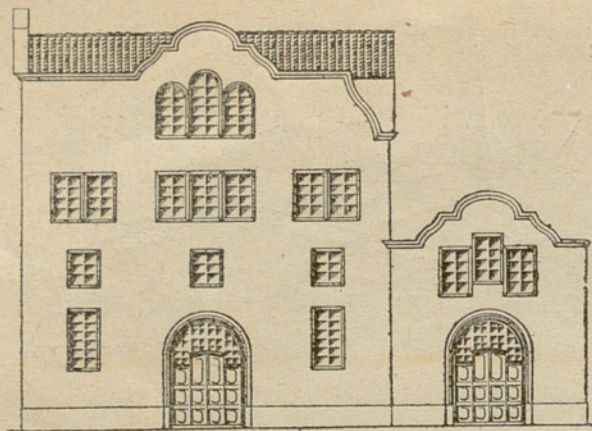
La iniciativa del ferrocarril Reus-Montroig ha estat promoguda pels pobles interessats, els quals la duran a terme amb el desig d'aconseguir una millora que ha d'ésser transcendental per aquesta comarca.

L'exemple permanent del que poden assolir voluntats decidides i agermanades en escometre obres d'interès comú, assenyalará també, en la realització d'aquesta obra, la facultat de la raça en promoure

el sentiment col·lectiu per a servir el profit general.

La Mancomunitat, llaç entre els pobles de Catalunya, assenjala les fites i guia la multitud en el camí del treball i de l'eficàcia. A tots invita per a la mútua ajuda i fa possible, dins les lleis vigents de l'Estat, les desitjades millores.

Tot ferrocarril a construir, de curt quilometratge, si no serveix un interès



CENTRAL DE REUS

miner o purament industrial, ha de satisfer, si es particularitza a una explotació determinada, les condicions següents:

- a) Permetre un tràfec sovintejat i ràpid.
- b) Entrar a l'interior de les poblacions afectades.
- c) Donar facilitats de càrrega i descàrrega, així com d'enllaç amb altres vies de ferro.

Solament es podrien resoldre totes aquestes condicions si el ferrocarril fos elèctric i d'ampla galga.

En el projecte presentat al Ministeri de Foment, i que servirà de base a la subhasta, s'estableix el servei d'un cotxe automotor que circuli en llançadora per la via Reus-Montroig, amb el qual les poblacions del trajecte Riudoms, Montbrió, Montroig i Vinyols vindran a ser com ravals de Reus. I en un demà no

gaire remot, Cambrils mateix serà a les seves portes.

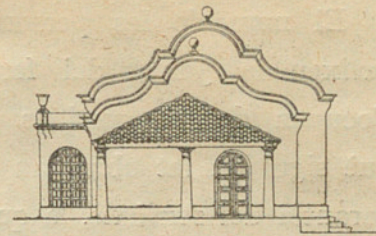
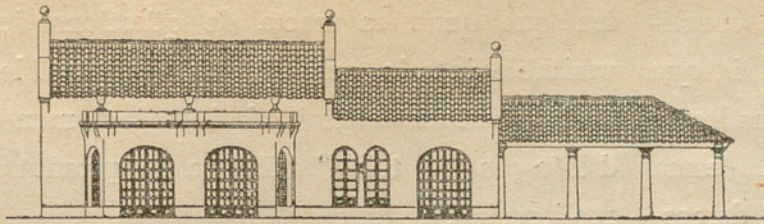
El Camp de Tarragona no té mitjà adequat de tràfec entre els tres punts de major concentració, que des de llargues centúries recullen tot el moviment, tota la producció, les energies totes del treball de conreu i de la indústria.

Res més encertat que traçar materialment amb via de ferro el triangle Tarragona-Reus-Valls com a prolongació del ferrocarril Reus-Montroig amb ampla galga, permetent un tràfec de passatge intensísim, que és el que demana la vida actual de relació entre les ciutats comarcanes. Unió, la qual, ben lluny de perjudicar a cap d'elles, serà per a totes profitosa i convenient.

Aquest ferrocarril, en la seva part destinada al transport de passatgers, serà capaç per a setanta persones, circularà amb la velocitat mitja de 40 quilòmetres per hora, màxima de 60, i arrencarà amb acceleració de 1.6 quilòmetres per hora per segon.

Rebrà l'energia per fil aeri d'una subcentral establerta a Reus, la qual constarà de tres grups de 250 kw. alimentats per x transformadors. El transport de la càrrega es farà per vagons iguals als de la Companyia M. S. A., i amb l'estació d'aquesta entitat a Reus tindrà enllaç el nou ferrocarril.

L'energia haurà de llogar-se, de moment,



ESTACIÓ DE RIUDOMS

i si bé el cost per unitat d'energia no intervé en proporció massa crescuda en les despeses d'explotació, l'encariment actual obliga a una gran prudència en tota mena de despeses.

Genèricament en tota explotació s'hi consideren tres menes de càrregues: les de material, les financeres i les de personal.

Totes elles darrerament han crescut del doble i fins del triple. Les del personal s'han fet excessivament feixugues; el diner al 5 per 100 ja no es col·loca; el ciment, la ceràmica, el ferro, i altres materials necessaris han augmentat de valor i amb tendències a mantenir preus que abans haurien semblat fantasia.

I, no obstant, els límits en què es mou la llei d'Estat del 1912 han quedat intactes. És a dir, la garantia és sols del 5 per 100 sobre un capital que no excedeixi de 250,000 pessetes per qm.

El cost quilomètric, tan mateix, en la realitat, és més gran.

I arriba, malgrat reduir al mínim el material mòbil, a

348,448'22 pessetes,

de manera que pels 16,87846 qms. que té la línia, la xifra total és

5.852,019'27 pessetes.

Per a cobrir aquesta xifra serà necessari comptar amb el capital-accions de Mancomunitat i pobles, que puja a pessetes, 1.130,000 més un emprèstit d'obligacions.

El preu del diner i les despeses corrents d'explotació fan que la construcció i explotació del ferrocarril sols puguin ésser viables a base de:

a) Una gran economia en la construcció i en l'explotació. Emprar la mínima de gent possible, construir i fer a casa la major part de material, emprendre les obres, en gran part, per compte propi.

b) Un gran entusiasme i fe en el ferrocarril, confiant-li el major tràfec possible, procurant nodrir-lo i fer-li tot el bé que es pugui, considerant-lo com a obra filla de l'esforç de la comarca i com a tal estimar-la, intervenir-la i curar d'ella.

El nom de les persones que constitueixen la Junta del ferrocarril i que s'ocupen de les gestions encaminades a què sigui un fet obra tan útil, són ferma garantia del seu èxit, la qual cosa demostra que quan es tracta de qüestions de veritable interès per al país, és possible acoblar entorn de les iniciatives, tota mena d'esforços per tal d'arribar a la prompta realització i a l'èxit.

