

ressò mont-roigenc

MONT-ROIG: GEOGRAFIES, CAMINS I VIATGERS (5).

Martí Rom

www.martirom.cat

26-04-2016

El 12 de març de 1865 s'havia inaugurat la línia del “ferro-carril” de València a Tarragona. La modernitat passava per Mont-roig, però lluny del nucli del poble. La comunicació més important amb l'exterior continuava sent la carretera que anava a Reus, la capital de la comarca, però alguna font (“Diario de Tarragona”, 17-9-1869) relatava que continuava en condicions lamentables. També hi havia diversos intents de fer passar el ferrocarril pel propi poble, com aquell “ferro-carril directo de Madrid a Barcelona” (“La Vanguardia”, 27-10-1881) o fent un enllaç de Reus a l'Hospitalet (“La provincia de Tarragona”, 29-8-1887).

Al “Diario Oficial de Avisos de Madrid”, del 12 de setembre de 1885, hi trobem que les Corts havien aprovat i el rei havia “sancionado” que “se incluya en el plan general de carreteras del Estado, la que partiendo de Montroig, en la provincia de Tarragona, termina en el término de Tivisa, en el sitio conocido por la Sierra de Faches... ”.

Del 1887 és el mapa “Costa oriental de España: Hoja XIII: Desde el cabo de Tortosa hasta la punta de la Palomera” del capità de fragata Rafael Pardo de Figueroa.



És curiós com des de la “Punta de la Pixerota” cap al terme de Cambrils l’anomena “Playa de Cambrils”. A continuació de la “Punta de Riera de Riudecañas” hi ha el “Mas de Enramada” i després del Torrent del Gener el “Pinar del Frare”. Ja en terme de Montroig hi tenim: “Punta de Riera de Riudecañas”, “Barranco de la Pixerota”, “Punta de la Pixerota” i “Carabineros de Rifá”. Des de Rifà fins la Porquerola és la “Playa de Rifá”. Continua: “Punta y Barranco de la Porquerola”, “Casa d’els Lladres o Castillo de Miramar”, “Estany Salat”, “Carabineros de los Lladres”, “Playa dels Peñals”, “Punta dels Peñals”, “Cala Bot”, “Cala Figuera” i “Punta de Riu de Llastres”. A l’Hospitalet també hi indica que hi havia carrabiners. Terra endins, a l’altura de “Playa dels Peñals”, hi assenyala el “Casalot”.

Aquest mapa indica les fondàries del mar a prop de la costa. “A” vol dir arena, “Al” algues, “F” fang i “P” pedra.

El “Diario de Tarragona”, del 10 de novembre de 1887, explica que: *“Los vecinos de Montroig y Colldejou han construido a sus expensas un cómodo camino vecinal, sin subvención alguna por parte del gobierno ni de la Diputación provincial.”*

En el text “L’any 1888 a Mont-roig” de Baptista Nogués publicat a “Ressò mont-roigenc” núm. 24, pàg. 8, es cita un servei de diligències del poble a Reus que feia Ramón Munté i Pere Vidiella.

El “Boletín de la Provincia de Tarragona” del 24 d’abril de 1890, anunciava que, a la Diputació, el següent 23 de maig es subhastaria *“la conservación”* d’un conjunt de carreteres de la demarcació, entre les quals hi havia la de Reus a Mont-roig en dos trams: de Reus a Montbrió i d’allí a Mont-roig. Finalment, sembla que la carretera era ja fàcilment transitable. Recordarem que al “Diario de Tarragona”, del 17 de setembre de 1869, “El corresponsal”, escrivia: *“Llegué a esta (Mont-roig)... Nadie diría que en el espacio de cuatro leguas que dista de esta capital (Tarragona) tenga que atravesarse la mitad por un camino de tan malas condiciones...”*.

“El Pabellón Liberal” de Tarragona, del 10 de juliol de 1891, parlava que la “Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España” absorbiria la línia fèrria Almansa - València - Tarragona (“AVT”) l’1 de gener de 1892. Tenien intenció que el flux (important) de mercaderies passés per Reus i no per Tarragona, per la qual cosa es recuperaria aquell projecte de fer un ramal de Reus a l’Hospitalet passant per Mont-roig. Aquesta informació la donava una carta enviada al diari des de Cambrils queixant-se de la proposta, doncs deixava sense connexió directe les mercaderies des Cambrils, Salou i Tarragona. Aquest projecte encara estava viu el 28 de gener de 1894, el cita “El Correo de la Provincia”, on es comenta la utilitat que tindria per a Vinyols, Botarell, Riudecanyes, Vilanova d’Escornalbou i l’Arbocet.

Amb la carretera de Reus a Mont-roig ja arranjada deuria ser més fàcil el transport de qualsevol tipus de mercaderia. Trobem al “Diario de Reus: de Avisos y noticias”, del 21 de febrer de 1897, un anunci amb el títol “Ordinario de Montroig a Barcelona” on es detalla que *“se ha establecido don Laureano Rogé, en Montroig calle Nueva, posada, y tiene establecida sucursal en Montbrió, Riudoms y Reus, en esta última población en la posada de la Sangre. Tomará toda clase de encargos y equipajes. También toma encargos en Altafulla y Torredembarra. Salidas de Montroig, los lunes de cada semana”*.

D'aquell mateix any també tenim la informació publicada a “La Autonomía: Diario republicano. Defensor del partido único”, del 25 de setembre, on a “Servicio de coches” s’hi enumeren els horaris dels cotxes que fan el trajecte de Reus a Mont-roig: a les 11 del matí i a les 5 de la tarda, i surten del carrer de Sant Llorenç núm. 2; de Mont-roig a Reus: a les 6 i a les 11 del matí.

En el llibre “Guspines de la història de Mont-roig” de Francesc Rom Serra i Martí Rom (Associació de Veïns Muntanya Roja, 2010), a la pàg. 48, s’hi pot llegir: “Com que Mont-roig era fi del trajecte dels carruatges de l’època, hi havia un hostal per poder-s’hi allotjar. La mateixa família que se n’encarregava era la que feia el transport de passatgers a Reus, amb tartanes i cavalls. Aquesta família que fou la primera que feu aquest servei, li deien a cal “Pessic”. Van estar-hi una pila d’anys. Després va continuar una altra família, produint-se una millora molt important en el servei. Ara l’hostal estava a cal Joan de la Marcona (Joan Aragonès), casat amb la “Malena del cotxe”. Aquesta casa estava al davant de la ferreria d’en Ferran Espasa Cabré (dit Carabrut), que ara és propietat de Concepció Boronat vídua de n’Evarist Bargalló Guasch. En els baixos s’hi deixaven les tartanes o el cotxe. Anys més tard s’hi posà, en aquest mateix lloc, una agència del Banc Central (*avinguda de Reus núm. 14*). Als darreres d’aquells baixos, passant pel corredor del costat (*aquell tros de carrer que encara avui queda tallat*), hi havia l’establia per als cavalls i s’hi guardaven els estris dels animals. A mà dreta, de cara a la façana, hi havia un reduït espai amb un petit taulell amb quatre gots, copes, unes quantes begudes i amb una cafetera preparada pels viatgers per beure alguna cosa abans de començar el viatge o en l’acabar-lo...”. Ferran Jové, en el seu llibre “Estudi onomàstic de la vila i terme de Mont-roig del Camp” (Ajuntament de Mont-roig, 1999), a la pàg. 310, diu que aquest conegut com “hostal de la Malena” es deia “Fonda Montrogenca”.

Com estem veient, en aquells anys hi havia diferents propostes de noves línies o connexions dels ferrocarrils. Hi havia aquella línia Val de Zafán – Alcañiz – Reus – Tarragona, que es posaria en servei el 1895 en un primer tram de La Puebla de Híjar a Alcanyís. Per altra banda, aquell “ferro-carril directe de Madrid a Barcelona” (de “La Vanguardia”, del 27 d’octubre de 1881), que venint de Madrid passava per Casp, Flix, creuava l’Ebre a Garcia, continuava cap a l’estació de Guiamets / Capçanes i amb un túnel de més de set quilòmetres, sortiria al Pratedip i, des d’allí cap a Mont-roig i Reus. Aquestes dues propostes estaven detallades a l’article anterior, a “Mont-roig: geografies, camins i viatgers (4)”, del 17-03-2016.

Ara, uns anys després, hi ha un projecte semblant. “La Vanguardia” de l’11 de maig de 1899, comenta que *“se trata de una solución ventajosa al antiguo ferrocarril de Val de Zafán a San Carlos de la Rápita, cuya concesión ha caducado dos veces sin lograr que la locomotora pase de Alcañiz; se trata de buscar nueva orientación hacia Tarragona... A ello responde el trazado Alcañiz – Gandesa – Tarragona, base de una red constituida por esta línea y sus derivaciones a Zaragoza (ya construida), a Ariza y a Teruel...”*.

El “Diario de Tarragona”, del 12 d’abril, a la primera pàgina, hi ha un ampli article titulat “Ferrocarril Alcañiz, Gandesa, Tarragona” que amplia aquesta informació. *“El trayecto general de la línea queda dividido en tres secciones: la primera y última, cruzando llanuras, son de tan fácil realización, que serían abiertas al servicio a los dos años de inauguradas las obras con dos brigadas de 25 hombres en cada una de ellas;*

la segunda sección, con el taladro de montes y el puente o puentes sobre el Ebro, resume toda la dificultad de esta empresa...



Primera sección: de Tarragona a Montroig. Desde esta capital y bordeando la carretera, hacia Canonja; derivar al norte cruzando por su mitad aproximadamente la carretera de Reus a Salou; continuar en línea recta hasta el camino de Riudoms a Viñols; modificar la dirección pasando entre Montbrío y la Finca Samá, en línea recta, a Montroig. Segunda sección: de Montroig a Gandesa. En curva ascensional hacia el sud, ganar la altura posible en el monte con dirección a un barranco situado a cuatro kilómetros; subir su orilla hasta la altura posible; taladrar o perforar el monte en dirección a la ermita de Santa Marina hasta hallar el cauce del primer barranco afluente al riachuelo de Hospitalet... ir salvando los costados de la montaña por sobre el caserío Remolla (deu ser Remullà) en línea convergente con la carretera hasta realizar la intersección en el caserío de Faches... pasar unos tres kilómetros al sur de Tivisa; descender paulatinamente a la Plana d' en Burga, y en línea recta hacia un kilómetro al norte de Ginestar; salvar el Ebro aprovechando los islotes que en aquel sitio existen... (en dirección) de Benisanet a Miravet... ”.



Després descriu les estacions que hi hauria... *“Riudoms – Viñols, a 500 metros al sud de Riudoms, en el mismo camino de Viñols. La primera de estas poblaciones cuenta 3.000 almas; la segunda 700. Su estación constituiría fuente importantísima de exportación de los ricos y abundantes productos del campo de Tarragona. Montbrió, a 500 metros al sud de la villa, que cuenta unas 2.000 almas. A ella afluiría Vilanova de Escornalbou, con 900 almas, y a menos de 4 kilómetros de distancia con camino para carruajes. Montroig, a pié mismo de la villa, que cuenta 3.000 almas y tienen a menos de dos kilómetros el poblado de Arboret con más 150. Pratedip – Colldejou, estos pueblos, de 1.100 y de 500 almas respectivamente, se hallan situados: el primero en una cuenca de montañas, terreno fertilísimo, y el segundo en monte quebrado. Esta condición no permite fijar el trazado de la línea ni, por tanto, situar anticipadamente la estación...”*

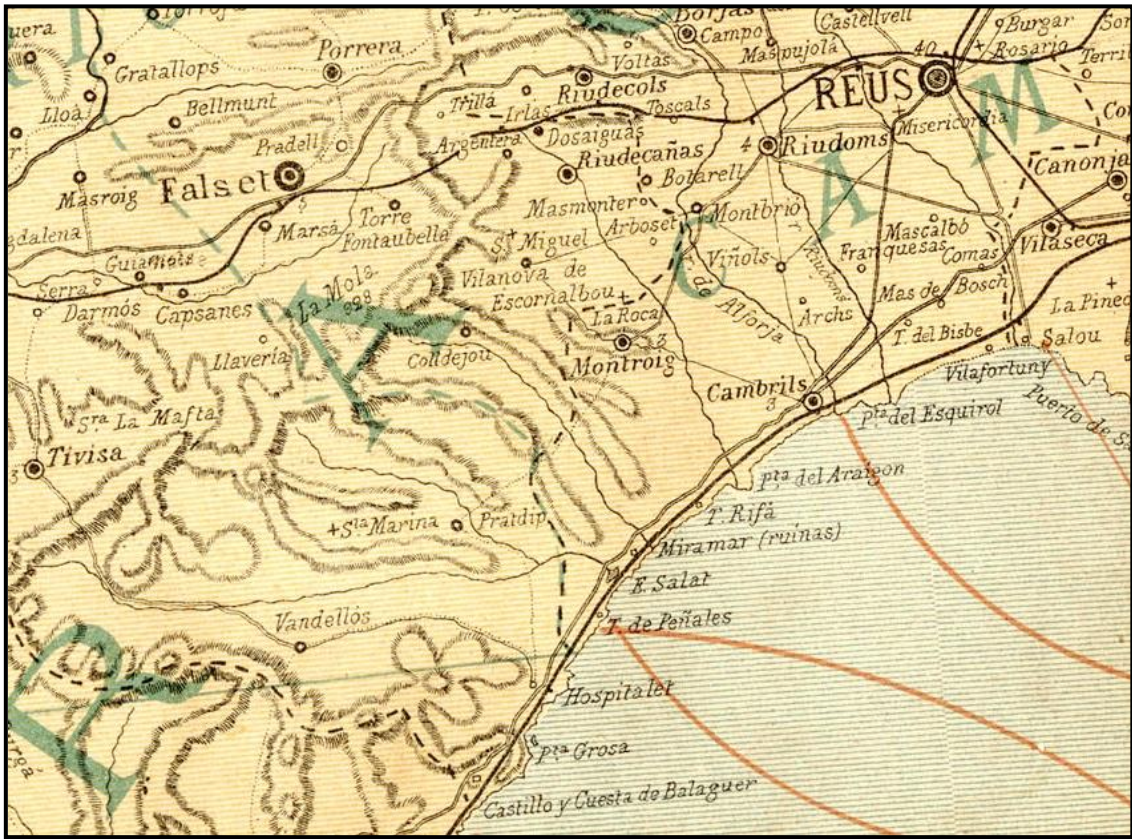
En canvi, el “Diario de Reus”, del 8 d’agost (també del 1899), exposava el projecte de “El ferro-carril económico de Reus a Montroig”. Recordarem que a l’anterior article es comentava el del “*tranvía de vapor*” que aniria de Reus a l’Hospitalet (del diari “*La provincia de Tarragona*”, del 29 d’agost de 1887). Ara s’explica que l’Ajuntament de Reus ha acordat la construcció d’un ferrocarril de via estreta. Diu que aquesta ciutat és realment el centre neuràlgic del Camp de Tarragona, “*constituye la base de operaciones de los pueblos limítrofes, el punto indicado para dar salida a sus productos... No hay que hablar tampoco de las mayores comodidades que sobre el medio de locomoción de carruaje reúne el ferro-carril...*”.

A la “Crónica reusense. Órgano del partido Liberal Conservador, de aviso y noticias”, del 14 d’agost (també del 1899), es comenta una nova reunió a l’Ajuntament de Reus del projecte “del tranvía de Reus a Montroig”, que deu correspondre a aquell “ferrocarril de via estreta” anterior. A més, s’hi afegeix que “*los representantes de los pueblos de Riudoms, Montbrió y Montroig abogaron calurosamente a favor del proyecto del canal de riego para el campo de Tarragona...*”.

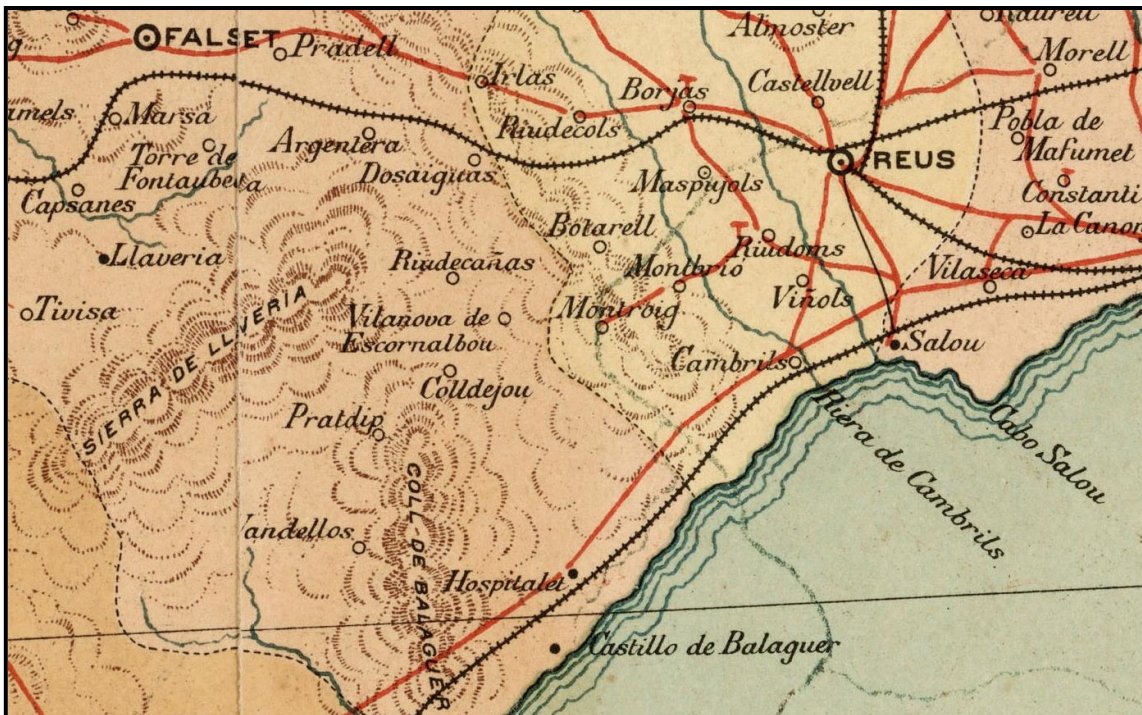
En el web de l’Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya hi podem trobar el mapa fet per Eduardo Brossa (1892), en el qual “*se indican las vías de comunicación*” entre les poblacions de Catalunya. Sorprenem com, respecte a Mont-roig, sols s’hi esmenten la que de Montbrió va directament a Riudoms (i d’allí cap a la carretera de Falset a Reus), la de Pratedip, i el que seria l’anomenat camí de Cambrils; naturalment, també hi ha la carretera de Tarragona a València.

En el mateix web també es poden consultar els mapes d’Alberto Martín (1900), de “Anuarios Bailly – Baillièrre y Riere Reunidos” (també del 1900) i el de Eduardo Brossa (1910). En el primer, sols hi ha indicada la de Mont-roig a Riudoms (via de comunicació). En el segon, de Mont-roig a Reus, i previstes o en construcció, a Pratedip i a Vilanova d’Escornalbou. En el tercer (ja de 1910), continua en construcció o prevista la del Pratedip i una que aniria del poble cap al mar, no perpendicular com és, més o menys l’actual, sinó una més cap al sud, com si fos el camí de Les Planes. No consta la de Vilanova. En canvi, sí que hi ha indicats alguns camins: el de Vinyols, Botarell, Colldejou; un que, partint de gairebé l’inici del que en diem camí de Les Planes (prop de Mont-roig) va en diagonal cap a l’Hospitalet, i un que sembla sortir de l’encreuament de la carretera de València amb el barranc de Rifà i va a sortir a la meitat del camí de Pratedip a l’Hospitalet. També hi ha marcat, fins la meitat, el camí que sortint de Cambrils aniria recte cap a Mont-roig. En els tres mapes, sempre, naturalment, hi ha la

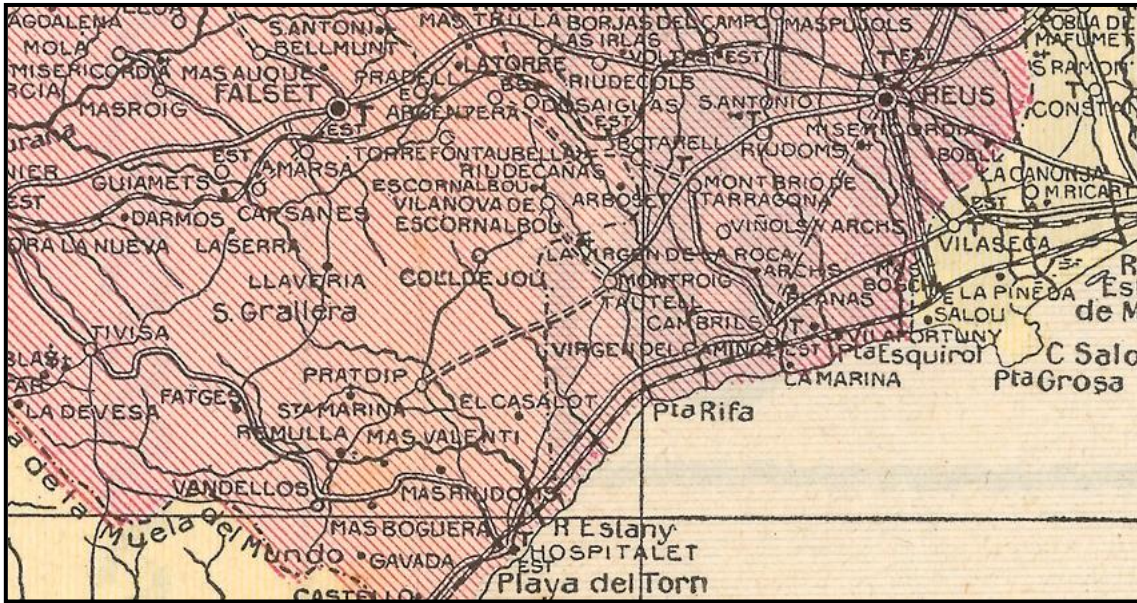
carretera de València. Com veiem les carreteres han variat ben poc en divuit anys, des del 1892 al 1910.



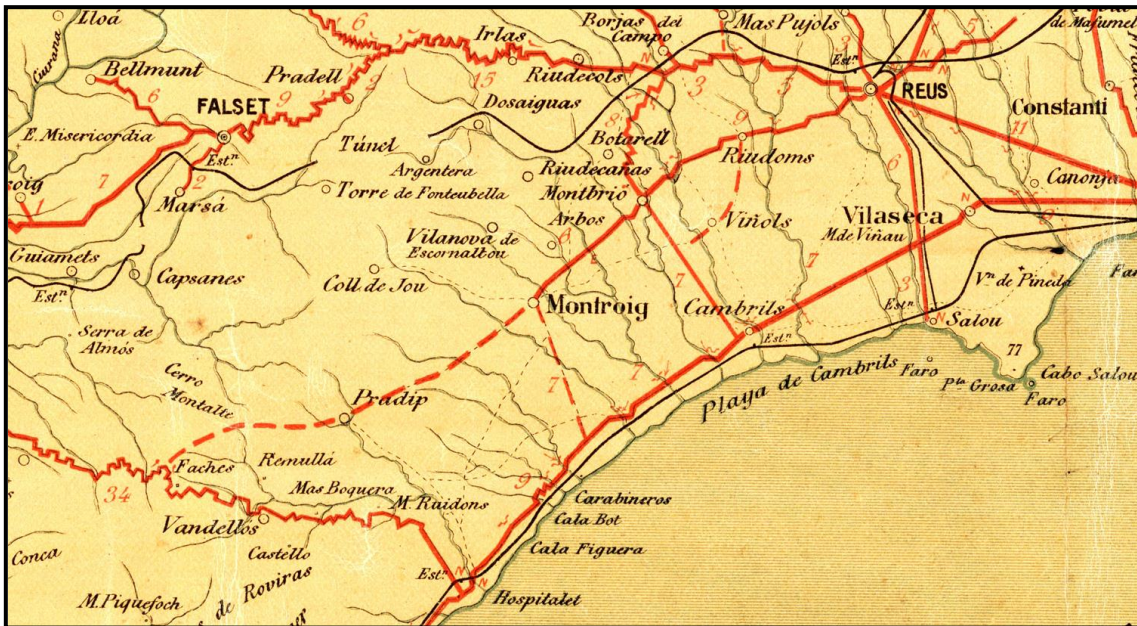
Eduardo Brossa (1892)



Alberto Martín (1900)



“Anuarios Bailly – Baillièrre y Riere Reunidos” (1900)



Eduardo Brossa (1910)

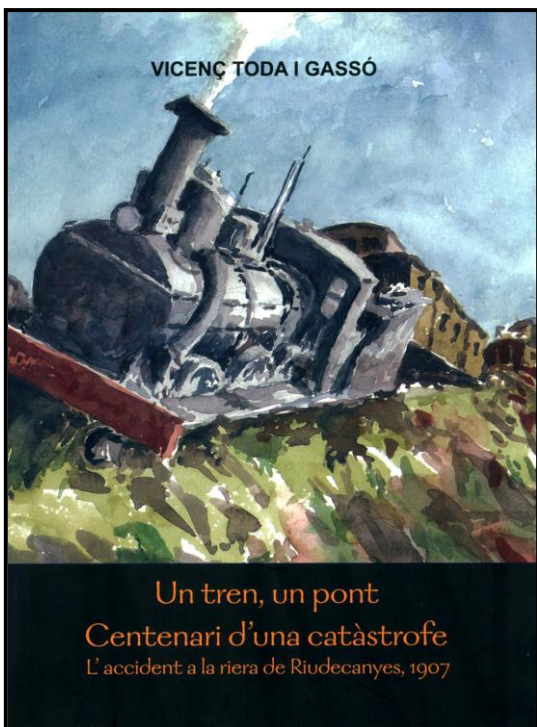
Alguna d’aquestes carreteres no deurien ser massa bones. Trobem a “El Dia”, de Madrid, del 5 de febrer de 1901, que “una tartana procedente de Montroig, en la que iban a Reus una mujer y tres muchachos, se despeñó al fondo de una hondonada en las inmediaciones de Riudoms. Cuantos iban en la tartana resultaron lesionados, sobre todo la mujer, que tiene fracturada una pierna y varias costillas y ha sufrido además fuertes contusiones. Uno de los muchachos que viajaban en la tartana es hijo del alcalde de Montroig. Los lesionados han sido conducidos para su asistencia a la Casa Ayuntamiento de Riudoms”.

A “La Vanguardia”, del 22 de setembre de 1903, es comenta que es troben a Montroig “el ingeniero Luis Corsini, el arquitecto don Pedro Cassellas y el maestro de obras

señor Feliu...” per procedir a l'expropiació de finques per on passarà la carretera de Mont-roig cap el coll de Fatxes.

A “La Vanguardia” del 27 de novembre de 1905 s'explica que *“se ha establecido un Servicio de coches y tartanes desde Reus a Riudoms, Montbrió, Montroig y viceversa; saliendo de Reus a las 8,11 de la mañana y a las 4 de la tarde, y de Montroig a las seis y media y once de la mañana y cuatro de la tarde”*.

Segons “La Vanguardia”, del 25 de desembre de 1905, dins del pla general de ferrocarrils secundaris s'acaba d'aprovar el de Reus a Mont-roig, de setze quilòmetres.



El dia 25 de novembre de 1907 es produeix aquell tràgic accident de tren al pont de la riera de Riudecanyes. Aquest succés està àmpliament explicat en el llibre “Un tren, un pont. Centenari d’una catàstrofe. L’acció a la riera de Riudecanyes, 1907” (Centre d’Estudis Mont-roigencs, 2007) de Vicenç Toda Gassó. Tan sols descriuré mínimament el fet. El tren exprés Barcelona – València, que aleshores feia la “*Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España*”, coneguda per la del “Norte”, va sortir de l’estació de França a les 8 del matí. A les 10,51 sortia de la de Tarragona i a les 11,15 de Cambrils cap a la d’Hospitalet de l’Infant; el baixador (el dit “*apeadero*”) de Mont-roig no entraria en servei fins l’1 de febrer de 1930. Segons diu el Vicenç, el seu pare Josep Toda Espasa estava treballant a tocar del pont, esperava veure passar el tren

a les 11,30 (llavors coincidia amb l’hora solar) ja que aquest *indicava* que era l’hora d’anar a dinar dels pagesos d’aquell indret. Els arcs primer i últim del pont sobre la riera de Riudecanyes s’havien arranjat feia tres anys amb taulons de fusta per la primera visita del rei Alfonso XIII a Barcelona (7 d’abril de 1904). L’estructura del pont deuria agreujar-se pel pas, una hora abans de l’acció, d’un tren de càrrega amb quaranta vagons. El tren va caure al terme de Mont-roig. Escriu el Vicenç sobre el seu pare: “l’acció el va fer cridar com un desesperat al seu pare, dient-li que el tren s’havia enfonsat i la terra se l’estava engolint... els dos van córrer cap el pont... quan van arribar al lloc del sinistre anaven donat ànims i auxiliant... A la poca estona ja eren molts els veïns que es feren presents...”. La narració continua explicant que a Mont-roig es va fer un pregó demanant que tothom hi anés amb els seus carros per poder pujar els morts al poble. També hi van anar a donar socors des Cambrils, Reus i Tarragona, la Guàrdia Civil i la cavalleria del quarter de Tetuán de Reus.

El “Diario de Reus” del 27 de novembre feia un relat del estat en què va quedar el tren: *“... por doquiera se veían montones de escombros: los dos coches de primera que se derrumbaron estaban convertidos en pequeñas astillas... Vuelto al revés se hallaba en la riera, debajo del puente, el coche... de correos... Encima del puente está un coche de 3ª clase hecho astillas en su parte anterior... Al otro lado del puente se halla la*

locomotora con las ruedas hundidas en el suelo, y el furgón en bastante mal estado. Por la parte trasera de la locomotora se ve salir un carril que penetró por debajo, atravesando la caldera de vapor y saliendo por la caja de fuego. El muro de contención está materialmente teñido de la sangre que derramaron las pobres víctimas...”



Aquest accident va tenir una gran repercussió a la premsa. En alguns casos, a més de la crònica general del fet, s’hi pot trobar comentaris fets des de Mont-roig. Com en el “Diario de Tarragona” del 28 de novembre, on hi ha l’article “Desde Montroig” que començava dient “Son cerca de las dos de la madrugada...” (de l’endemà del fet, del 26 de novembre) i estava firmat per “Evaristo”; aquí s’esmenta que l’encarregat de l’Ajuntament era Pere Ramon (deuria ser Pere Ramon Nogués, dit “Pere Pateret”, aleshores l’alcalde era Lluís Compte), Miquel (deu ser Pere) Aragonès Nolla actuava de jutge municipal, que hi va anar el metge titular del poble Fèlix Loiza i el “Sr. Sancho” (ambdós surten citats al llibre “Guspines...”, a la pàg. 36) i que el farmacèutic Escoda (Pere Escoda Casador, veure “Guspines...”, pàg. 35) hi era amb una completa farmaciola. Acabava *“mañana será un día de luto para esta población porque serán conducidos aquí los muertos...”*. En el mateix diari hi havia, a continuació, una nova crònica del mateix corresponsal on relata els fets que van succeir aquella matinada del dia 26. Primer comenta la gran quantitat de fotògrafs de premsa i periodistes, després que la identificació dels cadàvers havia durat unes cinc hores, *“desde entonces se han ido colocando los muertos en los carros, cuyo trabajo ha dirigido con exquisito tacto el titular de esta población D. Fèlix Loiza... Poco antes de las dos ha comenzado el desfile de carros... Al verse desde el pueblo la fúnebre comitiva, doblaron las campanas y todo el vecindario fue a recibirla y acompañar hasta la última morada los restos mortales... al llegar a la plaza de Castelar (actualment plaça Joan Miró) salió a su encuentro el clero parroquial con la cruz alzada, cantando un responso...”*

A “La Vanguardia” de l’11 de desembre s’hi pot llegir *“Ha producido muy buen en el inmediato pueblo de Montroig, el acuerdo del gobierno haciendo extensivas a aquel vecindario, lo mismo que al de Cambrils las gracias de real orden por su heroico*

comportamiento auxiliando desde los primeros momentos a las víctimas de la catástrofe ferroviaria... ”.

El “Diario de Tarragona” del 12 de desembre hi havia un article del metge del poble Fèlix Loaiza explicant que s’havia fet un acte religiós en honor de les víctimes. *“Muy de mañana han aparecido con colgaduras todos los balcones y ventanas. En el de las Casas Consistoriales, destacaba sobre el fondo negro una hermosa corona blanca; en otros sobresalían cruces y en otro se leía “A las Víctimas”. A eso de las nueve salió del Ayuntamiento una numerosísima concurrencia... Representaba al Centro tradicionalista (el “Centre Legitimista”, veure “Ressò Mont-roigenc” núm. 100 a 105) un numerosísimo grupo de socios; y al casino El Porvenir (“El Porvenir Democràtic”, veure “Ressò Mont-roigenc” núm. 92 a 98) otro bastante crecido... Además, formaban parte del triste cortejo 24 alumnos y otras tantas niñas de las respectivas escuelas públicas con sus profesores D. Emilio Soler (veure el llibre “Emili Soler i Fors. Mestre de Mont-roig (1871-1945)” a la secció “Llibres” del web de “**Ressò Mont-roigenc**”) y doña Modesta Valletbo. La sociedad de socorros mutuos “El Progreso” asistió también al acto... La banda de música del Centro tocó durante el trayecto ajustadas marchas fúnebres... Dos horas y media duraron las exequias... aquella masa de gente háse dirigido al cementerio... ”.* Després explica el propi Fèlix Loaiza que va dirigir unes paraules als assistents, lloant l’actitud del poble de Mont-roig i demanant que es donés a un carrer del poble el nom de “25 de novembre”, *“para que sirva de estímulo a las generaciones venideras... ”.*

En el text anterior es cita la mestre “Modesta Valletbo”. En el “Diario de Reus” del 7 de març de 1907 s’hi diu que ha sigut nomenada mestre de Mont-roig “en propiedad” a Modesta Ballellbó. Ben podria ser que el seu cognom real fos Ballellbó.

El “Diario del Comercio. Órgano del Partido Liberal Democrático” de Tarragona, del 30 de novembre, iniciava una llarga crònica d’aquest accident firmada per M. Menéndez, que s’aniria publicant els següents dies. Pel que escriu, sembla que ell mateix anava en el tren, junt amb el seu oncle (Juan Castellà) i una cunyada d’aquest (Teresita Costa), que moriren. Al dia següent *“un sol espléndido iluminó aquel cuadro de desolación y muerte... Sobre el suelo se contaban ya hasta 17 cadáveres... ”.* Les tasques de recuperació de més cadàvers i el desmantellament dels trossos en què havia quedat el tren es feien alhora i s’importunaven mútuament. Sembla que un tros d’un vagó va estar a punt de caure sobre els propis cadàvers i el jutge. Va començar a crear-se una creixent tensió que acabaria esclatant...

El dia 4 de desembre, l’esmentat periodista comença gairebé l’article explicant que es va apropar al jutge de Reus i li va dir: *“Señor juez: Enterado del camino infernal que existe para llegar a Montroig, del mal estado en que llegarán los cadáveres a dicho pueblo y de lo cómodo que nos seria a las familias de las víctimas depositarlas en el Cementerio de Cambrils, me permito suplicarle que nos dejen trasladarlas a esta villa... ”.* I aquí comença l’embolic de la decisió d’on han d’anar els cadàvers, que si a Cambrils o a Mont-roig. En el diari del dia 5, M. Menéndez fa una detallada descripció del trajecte dels carros amb els morts cap a Mont-roig, parla dels *“carros que conducían a los 17 cadáveres. Riera arriba los vehículos iban dando tumbos y sacudiendo violentamente a los inanimados cuerpos de las victimas... ”.* Comenta que també hi havia un altre carro i una tartana per als familiars. El trajecte es fa etern. *“A las tres y media de la tarde llegamos a Montroig... En ayunas, sin dormir... Llegamos a la puerta*

del Hostal (deuria ser aquella “Fonda Montrogenca”, també dita “l’Hostal de la Malena”) ... *En breves momentos satisfacimos frugalmente la sed y el hambre que nos devoraban, y nos dirigimos al Cementerio...*”. Allí es varen fer les autòpsies corresponents. En el diari del dia 7 continuava la seva crònica, els familiars sopen a l’Hostal, *“la dueña del Hostal hemos de confesar que se esforzó, con suma amabilidad, en servirnos... Transcurrió la noche... a cada momento salían y entraban en el Hostal individuos de las familias de las víctimas, unos que llegaban para ver a sus desgraciados deudos; otros que marchaban en tartana a Reus o Tarragona... Amaneció el día espléndido...”*. Finalment aconseguirà el permís per dur els cadàvers dels seus familiars a Cambrils. Encara sortiria un altre article en el diari del dia 11, on denunciava la manca de manteniment del pont per la companyia ferroviària.

El mateix “Diario del Comercio”, del 13 de desembre, reproduïa un ferotge article de H. Avisto (sona a pseudònim, podria ser aquell mateix M. Menéndez d’abans) que havia publicat “La Tribuna” de Barcelona. El títol era “La explotación de los muertos” i els dels paràgrafs: “Inhumanidad y vileza”, “Disputándose, los muertos” i “El saqueo de las víctimas”. El “Diario de Tarragona” del dia 15 publicava una carta del metge de Mont-roig Fèlix Loaiza que contestava aquell despietat article. Parla de falsedats, d’inexactituds... i demana públicament al director de “La Tribuna” que li deixi escriure la seva versió dels fets. En el “Diario del Comercio” del dia 19 tornen a reproduir un article de “La Tribuna” on publiquen i contesten la carta de protesta del metge de Reus Eduard Borràs i diuen que no ho fan amb la del metge de Mont-roig Fèlix Loaiza *“por los términos molestos que su redacción entraña...”*.

El “Diario del Comercio” de Tarragona del 29 de novembre, tan sols quatre dies després de l’accident publicava, a la pàg. 3: *“El dueño del concurrido “Cinematógrafo Moderno” (de la Rambla Nova de Tarragona), agradecido al favor que le dispensa el público que le honra con su asistencia, deseoso de complacerle y sin reparar en los muchos gastos que ocasiona el adquirir una película de actualidad, como lo es la de la horrible catástrofe del descarrilamiento del tren correo en Cambrils, ha mandado impresionarla con objeto de exhibirla hoy, además de un extenso y variado programa. En dicha película pueden verse los trabajos de salvamento que se realizaron y el entierro de las víctimas en Montroig”*.

Dels molts mont-rogençs que van ajudar en aquest fet luctuós el “Diario de Tarragona” del 26 de novembre, a la pàg. 1, diu: *“El labrador Francisco Tost, de Montroig, anciano de 64 años, hizo prodigios de abnegación y valor, prodigando sus auxilios a los heridos y contribuyendo a sacarlos de entre aquel montón de astillas...”*.

Aquest era Francesc Tost Marco. El seu germà era Damià Tost Marco, dit “Petroli”. Aquest, estava casat amb Maria Puñet Aragonès i van tenir 6 fills: Damià, Modest, Dolors, Maria, Rosenda i Teresa.

Modest Tost Puñet fou el metge que va aconseguir eradicar els aiguamolls i els camps d’arròs dels Prats (partida de terres a tocar del mar; mireu “Ressò mont-rogenç” núm. 98, pàg. 13).

Maria Tost Puñet era l’àvia materna de Vicenç Toda Gassò, de cal Madró. La seva germana era la meua àvia paterna Teresa (de cal Petroli), que es casà amb Miquel Martí Aragonès (de cal Panadero).

Tornant a aquell mont-rogenic que “*hizo prodigios de abnegación y valor*”, Francesc Tost Marco, casat amb Engràcia Boronat Llaberia (de ca la Pobreta), va tenir 3 fills: Francesc, Dolors i Cinteta.

Francesc Tost Boronat, dit “Quico Tost”, es casà amb Carme Llaberia Vendrell i van tenir: Francesc, Antoni, Carme, i una altra noia. Antoni Tost Llaberia, dit “Francesc Magí” (Mont-roig, 1915 – Balsareny, 1936) seria un dels mont-rogenics recentment beatificats (vegeu “Ressò mont-rogenic” núm. 103, pàg. 20 i núm. 104, pàg. 20).

Aquest Francesc Tost Boronat, dit “Quico Tost”, moriria atropellat per un tren el 1927. Trobarem aquest fet en un proper lliurament d’aquesta sèrie. Exactament vint anys abans, el seu pare Francesc Tost Marco, havia donat mostres de valor salvant vides a l’accident del tren al pont de la riera de Riudecanyes.

Dolors Tost Boronat es va casar amb Josep Ferratjes Munté i van tenir: la Dolors i el Josep. Aquesta Dolors Ferratjes Tost era la meva àvia materna.