

**MONT-ROIG:
GEOGRAFIES,
CAMINS
I VIATGERS**

MAP HCD

ressò mont-roigenc

MONT-ROIG: GEOGRAFIES, CAMINS I VIATGERS

Martí Rom

www.martirom.cat

13-09-2016

CAPÍTOL I

Els que ja tenim una certa edat recordem com era aquell Mont-roig d'abans de la modernitat, d'una modernitat que va arribar (com a tota Espanya) a inicis dels anys seixanta amb el desenvolupament econòmic (els “*Planes de Desarrollo*”) i amb el paral·lel començament del turisme. Concretant-ho a Mont-roig, podríem afegir l'empenta econòmica que va suposar, també pràcticament des d'inicis dels seixanta, l'ús de les golfes de moltes cases i magatzems per posar-hi gallines; fou el monocultiu avícola.

Un se'n recorda com la carretera de la mar, l'actual T-323, fins al llinar del 1960, era de terra, marcada amb les roderes dels carros. A més de les carreteres de l'interior que duïen a Reus, Colldejou i Pratdip, sols hi havia la N-340 que permetia anar cap a Tarragona o València. L'autopista arribaria el 1974 i l'autovia els 2008 i 2009.

Com deuria ser la geografia de Mont-roig i la seva rodalia, molts anys enrere? Quins camins hi havia per desplaçar-se més enllà del poble? La meua recerca intenta definir l'espai físic del Mont-roig antic. Una altra cosa serà, més endavant, conèixer qui hi vivia, de quina manera i quina producció hi havia.

La informació més antiga correspon al poblat de Miramar (antigament Guardamar). Aquest fou un punt important de pas dels cereals que, des de les terres de l'interior d'Espanya (Navarra, Castella i Aragó) eren transportats cap a Barcelona. Ho comentava el Miquel Anguera, dit “Beatet”, a l'article, publicat al web del “Ressò mont-roigenc” del 13-10-2015, “La meua discrepància sobre el reportatge: “El legado histórico menos conocido de Miami Platja”, sobre un text ple d'inexactituds del “Diari de Tarragona” (30-09-2015). Escrivia: “*El gra que Barcelona comprava a Castella, Navarra i l'Aragó el baixaven pel riu Ebre fins a Banyoles (terme de Tivissa) i d'allí fins a Miramar, amb carros, pel nou camí que s'havia construït entre 1406 i 1410 i que passava pel Coll de la Vall, Font d'en Salvat, estret de Fatxes i barranc de la Figuerola....*”.

Francesc Carreras Candi en el seu llibre “La navegació al riu Ebre” (Col·lecció Lletres de l'Ebre, 1993), traducció del llibre en castellà publicat el 1940, dedica les pàg. (de la 150 a la 153) a “L'embarcador de Miramar”. Comenta que aquell indret era conegut per “Botiga de Miramar”; “botiga” també és una construcció vora la costa on s'hi guarden

estris relacionats amb el mar i on s'hi pot viure. Diu: “*Miramar era un lloc estratègic, pel seu bon calat, per fer les operacions de càrrega i de transport a Barcelona...*”. Francesc Riba i Mestre en el llibre “*Història de Mont-roig*” (Centre d’Estudis de la comarca de Reus, 1983), en el capítol XV (pàg. 117), descriu amb detall aquest indret de Miramar. Aquest camí carreter de Banyoles (Tivissa) a Miramar (Mont-roig) sembla que es va abandonar durant el segle XV.

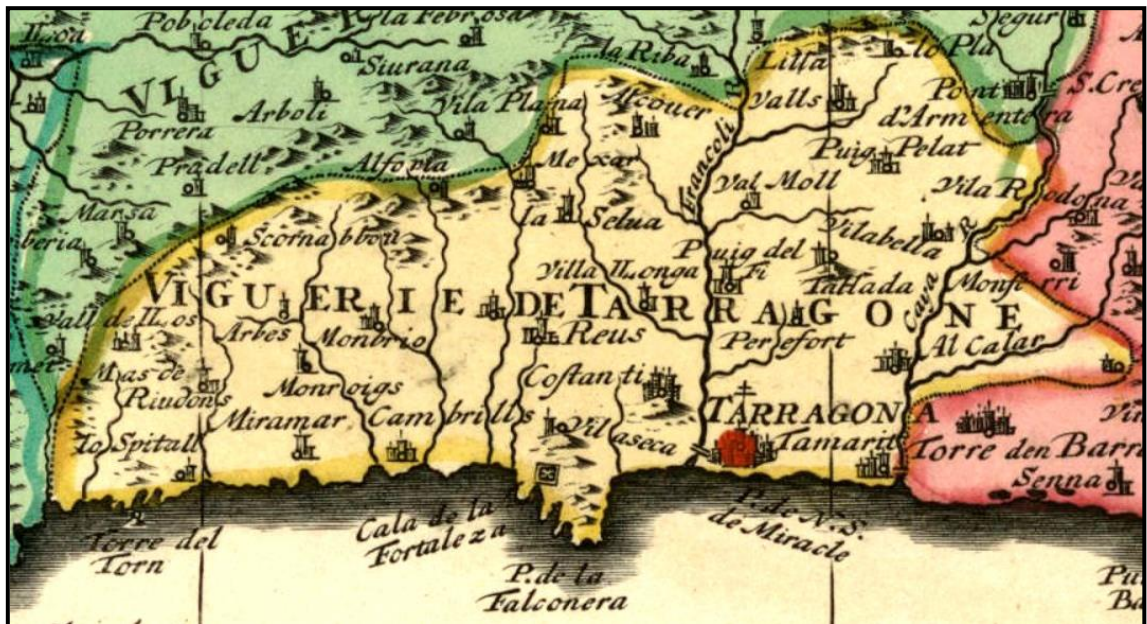
Una font important per esbrinar elements de la realitat física de temps enrere és el “Fons històrics – Cartoteca” / “Mapes i fotos antics en línia”, que es pot consultar en el web de l’Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya. Hi ha mapes de Catalunya des del segle XVII. M’interessava veure com sortia Mont-roig i la seva rodalia. El primer que he trobat és de 1608, “*Cataloniae Principatus novíssima et accurata descriptio*” de J. B. Vrients. Al fragment corresponent s’hi esmenta “Lo Camp de Tarragona” i hi consten: “M.Roig”, Miramar i “Torre dels penals”. Aquesta torre fou construïda el 1574 i enderrocada pels anglesos el 1813 a l’acabar la Guerra del Francès. Del voltant hi trobem: Cambrils, “Viñols”, “Monbrió”, Botarell, “Arbos” “Villanova”, “Coll de fou”, “Mas de Riudoms”, “Espital” i, al seu costat, el Coll de Balaguer. La disposició de les poblacions és tan sols aproximada i el dibuix de la costa més o menys inventat.



El següent mapa significatiu és del 1677, “*Cataloniae Principatus...*” de Nicolaes Visscher. En aquest, el nostre poble hi consta com “Mouroix”; també hi ha Miramar i (ara) “Torre del Penals”. Cal indicar que hi marca el camí (important) que des de Tarragona va per la costa fins a Cambrils, aquí aquest, es divideix en dos. Un que continua per la costa cap “Spital” (l’Hospitalet de l’Infant) i, pel Perelló, a Tortosa. Aquest era l’antiga Via Augusta dels romans. L’altre, es dirigeix cap a l’interior, a Mont-roig i, després, a “Val de Illos” (Vandellós), “Tivisa” i Ginestar; a continuació baixa pel costat del riu Ebre cap a “Benefalle” i per la serra de Cardó directament fins a Tortosa.



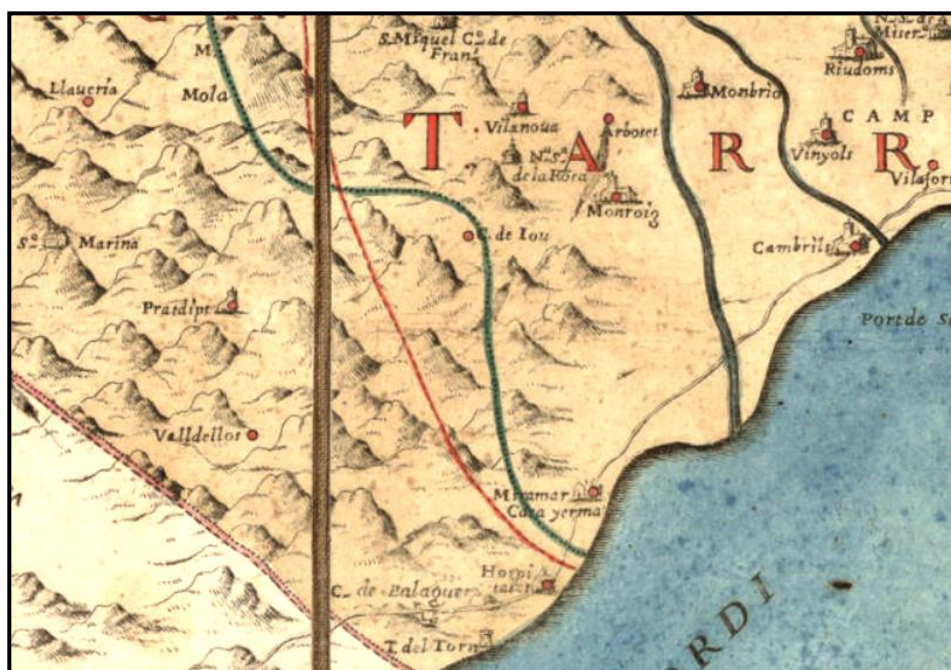
En el mapa de 1690, “La Catalogne sous le nom de laquelle sont compris la principauté de catalogne, et les comtés de Roussillon et de Cerdagne divisés en leurs vigueries...” de Nicolas Sanson, H. Jaillot. Aquí es defineix l’anomenada vegueria de Tarragona que anava des de Tamarit a “lo Spital” (l’Hospitalet), i delimitava a l’interior amb Lilla, Alcover, La Selva, “Scornalbou” i “Val de Illos”. El nostre poble hi surt com “Monroigs”.



En el de 1716, “Descripción del corregimiento de Tarragona” de Comte de Darnius, hi figuren els tres grans camins: el que baixa per la costa cap al Fort del Coll de Balaguer i el Perelló. Un altre és el que, des de Reus, va cap a Falset passant per damunt de Riudoms i Botarell, cap a Riudecols, “Dosayguas” i Argentera. I, de Tivisa, en baixa un altre cap a la costa, fins el Fort del Coll de Balaguer. Formen una mena de triangle.



En el de 1720, “Nueva descripción geographica del principado de Cataluña. Dedicose en 1720 al Rey Don Felipe V por el autor D. Josef Aparici, su geógrafo”, hi tenim “Monroig”; aquesta denominació sortirà sovint en endavant en molts textos i diaris del segle XIX. La curiositat és que hi consta “Na. Sa de la Roca” i “Miramar. Casa yerma”. Del voltant hi tenim: “Arbofet”, “C. De Iou” (Colldejou) i “Pratdipt” amb “Sa. Marina”.



En el de 1776, “Mapa del principado de Cataluña” de Tomás López y Vargas, ja hi apareixen més detalls del nostre terme, a més de “Na. Sa de la Roca”: “La Poble den Taudell”, “Punta de Arañ”, “Punta de Rifa”, “Punta de Porqueres” (la Porquerola) i aquella “Torre del Penals”. Aquesta “Punta de Arañ”, tot i que sembla que està situada en el mapa després de la riera de Riudecanyes penso que deu fer referència a exactament la punta que crea la sortida al mar d’aquesta riera, i deu ser de “l’Arany”. El “Mas de l’Arany” està ja al terme de Cambrils i a tocar de la riera; la seva construcció, sobre unes restes més antigues, està documentada al segle XVIII.



Com a conseqüència de la “Ilustración” que a Espanya es desenvolupa principalment a la segona meitat del segle XVIII (“el Siglo de las luces”), que declara l’imperi de la raó i pretenia lluitar contra la ignorància i el despotisme, sorgeixen els viatges de persones rellevants (podríem definir-los com a preromàntics) que recorren un ampli territori per descriure els seus elements més importants. He trobat el llibre “Viaje de España, en que se da noticia de las cosas más apreciables, y dignes de saberse, que hay en ella” (1788) d’Antonio Ponz, “secretario de la Real Academia de San Fernando” que el dedica “al Príncipe nuestro señor” (el que seria Carlos IV). En el volum XIII, de la pàg. 162 a la 164, descriu el recorregut per les nostres contrades: “desde Tortosa hasta Cambrils sería un verdadero desierto de quince horas, si no fuera por el corto lugar del Perelló, que está intermedio, donde pasé una mala noche. El día siguiente fui a comer a una Venta, que llaman el Hospitalet junto a un castillo antiguo, atravesando antes el famoso Coll de Balaguer. Así llaman a una angostura entre un monte de la costa marítima y la cordillera, que por la mano izquierda viene continuando desde Tortosa, pelada la mayor parte de plantas mayores, y abundante de arbustos. Dicha angostura era en tiempos pasados un paso muy peligroso de ladrones, y aun los Moros acechaban, y asaltaban de cuando en cuando a los pasajeros, escondiéndose en ciertas ensenadas

del mar. En este siglo se ha hecho un fuerte con competente guarnición: así no hay estos riesgos. A una legua del Coll de Balaguer se descubre en la orilla del mar un castillo llamado de Jorge, donde tuvo principio la Orden Militar de San Jorge de Alfama... Desde el Hospitalet hasta Cambrils hay tres horas de camino: a las dos se ve un fuerte antiguo abandonado en la orilla del mar, y luego empieza un territorio bien cultivado de árboles... De Cambrils a Tarragona cuentan quatro horas...”.

Antonio Ponz, el 1788, destaca “el famoso Coll de Balaguer” que “en tiempos pasados un paso muy peligroso de ladrones, y aun los Moros acechaban”. Com veurem més endavant també durant el segle XIX fou un indret molt perillós. També diu que a les dues hores de sortir de l’Hospitalet troba “un fuerte antiguo abandonado en la orilla del mar”, crec que deu correspondre a Miramar, tot i que no concorda amb el temps del recorregut.

En el mapa de 1792, “La Catalogne” de P. Placide, sols remarcaria que tornem a trobar “M. Roig” i, el que es més curiós, “Prat de Lop” per Pratedip. Aquest mapa podria confirmar la versemblança utilitzada per Joan Perucho a la seva famosa novel·la “Les històries naturals”, que gran part d’ella esdevé al Pratedip on allí hi habitava, en plena I Guerra carlina (1833-1840), una mena de vampir, un “dip” que donava nom al poble: “Prat del dip”. Algú li havia comentat a Perucho que eren com una mena de llops ferotges que es delien amb la sang. Al web de l’Ajuntament del Prat hi figura l’escut del poble, un cop normalitzat, i s’hi diu que “recupera la figura original del dip, emblema del nostre poble... La inclusió del dip hi és per la llegenda popular vinculada a aquest esser que apareix al retaule de Santa Marina de l’any 1602”.



Un altre llibre curiós és “Reimpresión y rectificación de los itinerarios que compuso Don Pedro Boada de las Costas, del consejo de S.M., Alcalde del crimen de la

Audiencia de Barcelona. Para otros tantos viages que hicieron SS. MM. a Zaragoza, Barcelona, Figueras, Valencia, Cartagena, y Real sitio de Aranjuez. Saliendo de Madrid día 12 de agosto de 1802” (Madrid, 1803). Primer cal esmentar que es denominaven “*alcalde del crimen*” als lletrats de les sales de les audiències. Aquest llibre descriu d’una manera molt sòbria i lacònica el viatge, des de Madrid a Barcelona, que fa el que seria Fernando VII, aleshores Príncep d’Astúries, fill de Carlos IV, per casar-se amb Maria Antònia de Nàpols (10 d’octubre de 1802); aquesta venia en vaixell de Nàpols. En general és interessant, doncs permet conèixer el recorregut que fa, primer des de Madrid a Barcelona i el temps que triga. Per exemple, van per Guadalajara fins Alcolea del Pinar (més o menys com ara per la A2) i des d’aquí recte fins a Daroca, Cariñena i Saragossa. D’aquí a Barcelona van per Lleida, Cervera i Martorell. Descomptant els dies de descans tarden 17 dies. A Barcelona, on es casarà, hi estarà pràcticament dos mesos.

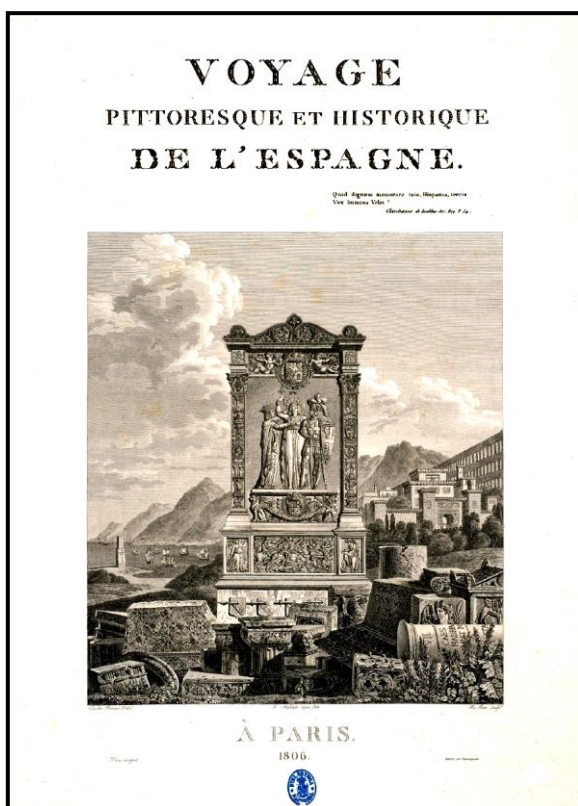
De tornada, es desvien cap a Montserrat per després anar a Molins de Rei i per l’Ordal a Vilafranca del Penedès on fan nit; a l’endemà surten cap El Vendrell i Tarragona, on fan una estada de tres dies. El 15 de novembre diu el llibre que “*salió la Corte para el Perelló*”; tal com s’explica, sembla que deuriem fer nit a Reus. Comenta: “*Reus villa muy rica, muy hermosa, muy grande, de gran caserío, y de mucha industria de hilados y tejidos de algodón... también tienen fábricas de indianas: en la plaza de Reus se da el precio de los aguardientes; hay muchas casas de giro... Tiene Reus cuarteles de infantería y caballería...*”. A l’endemà, dia 16, van cap a Cambrils. Sortint d’aquest poble, després d’haver passat la “*segunda riera de Cambrils*”, troben el “*Mesón de Ribas*” i més tard, abans d’arribar a l’Hospitalet, el “*Castillo antiguo de Miramar, con su casita*” i “*Mesón o casa de Aguiló*”. Continua: “*Mesones del Hospitalet, con su riera en medio... Mesón del Coll de Balaguer, y se pasa el Puerto; a su frente encima la montaña està el Castillo de San Antonio; es de construcción moderna. Tierra quebrada y de muchos arroyos hasta Perelló. Venta del Plater. Perelló pueblo reducido de unos 100 vecinos; tiene buena posada...*”. Fan nit al Perelló.

Comenta que a Reus hi havia “*fábricas de indianas*”. Aquestes eren fàbriques de teixits de cotó amb proliferació de dibuixos estampats; rebien aquest nom perquè aquesta tècnica procedia de l’Índia. La primera es va establir a Barcelona el 1738.

En aquest llibre no tan sols s’esmenten els llocs o pobles per on passa, sinó que també els que n’estan a prop. De Cambrils diu que “*es villa abundante, y bastante capaz*” i de Mont-roig un “*lugar pequeño*”. La diferencia està en què pel primer hi van passar i pel nostre poble tan sols el van veure de lluny, des de la carretera de la costa. Si busquem les dades demogràfiques d’ambdós pobles, sabem que el viatge fou el 1802 i que Cambrils el 1787 tenia 1.651 habitants i el 1857 n’eren 2.140. A Mont-roig n’eren, respectivament, 2.000 i 2.423 habitants. En ambdues dates era més gran Mont-roig. El nostre poble estava connectat amb Reus per un camí carreter; en canvi, vivia aïllat de la costa, de la carretera de Barcelona a València; fins aquesta, sols hi deuria haver els camins propis del poble, que no permetien o era dificultós el tràfic de mercaderies i viatge de persones.

Des de finals del segle XVIII s’inicia un procés en el qual es va establint una nova manera d’entendre la natura, s’anirà definint la percepció del paisatge. En la forma de copsar-lo hi participarà, fonamentalment, el sentiment de la persona, de l’espectador. Fins aleshores sols veien la natura, després (amb un procés de construcció estètica)

miren el paisatge. És el romanticisme. Començaran a proliferar els viatges dels que podríem dir-ne (alguns) intel·lectuals de l'època. Viatges per territoris desconeguts que fan amb ulls de mirar.



Un d'aquests primers viatgers romàntics és Alexandre de Laborde (1773-1842). Ve a Espanya el 1800 com a membre de l'ambaixada francesa i durant cinc anys la recorre de punta a punta. Escriurà "*Voyage pittoresque et historique de l'Espagne*", una extensa obra en quatre volums, el primer dels quals, estava dedicat a Catalunya (1806).

Mentre que aquell "*Viaje de España...*" que feia Antonio Ponz recorre la costa tarragonina de sud a nord, veurem com, lògicament, la majoria dels viatgers estrangers (francesos) ho fan en sentit contrari, baixen de Tarragona cap a Tortosa. Alexandre de Laborde escriu, a la pàg 37: "*Deixant Tarragona per arribar a Tortosa, vam passar un pont de pedra sobre el riu Francolí, que rega la bella plana de Tarragona, conegut al país sota el nom de Camp de Tarragona. Aquest territori té una riquesa que iguala*

el que podem veure dels camps més bells d'Itàlia: els arbres, vinyes i collites es barregen... Després de dues hores, vam arribar a Vila Seca; i dues llegües més a Cambrils, un poble molt ben construït...". Una llegua es la distància mitjana que un home recorre en una hora, normalment es calcula al voltant de 5 quilòmetres.

(Continua) "*S'entra en un terme on la vegetació comença a ser menys brillant. Es deixa a l'esquerra a la vora del mar, un vell castell, que sembla haver estat construït en els inicis del feudalisme. Les torres estan bastant ben conservades, no passa així amb les d'una altre construcció que es troba més tard; és la de l'Hospitalet, també situat no lluny del mar. És gran, àmplia, envoltada d'altres muralles i flanquejat per torres. Un príncep de la casa reial d'Aragó va fundar un hospital per rebre els transeünts, i donar-los alleujament... part de l'edifici utilitzat com a fonda, un altre està ocupat per una fàbrica de vidre, i la resta per un sacerdot que obté els beneficis. Deixant Hospitalet, s'arriba al castell i al Coll de Balaguer. Aquest lloc, famós pels perills de tota mena, s'ha convertit en un pas fàcil i segur ja que han construït la carretera que el travessa, i hi ha una vigilància severa contra els bandits... Un pot jutjar per les sinuositats del camí, les dificultats que hi havia abans de que fos reparat com ho és avui...*".

Hi ha dues coses que vull remarcar, Alexandre de Laborde comenta que després de Cambrils "*la vegetació comença a ser menys brillant*", suposo que els camps després del que era la Pobla d'en Taudell, Eixermades enllà, començaven a estar poc conreats. També és significatiu que troba Miramar amb "*les torres estan bastant ben conservades*" i ho compara amb les de l'Hospitalet.

El viatge d'Alexandre de Laborde, des de Barcelona fins Tarragona serà exactament el que Joan Perucho descriu que fan els protagonistes de la seva novel·la "Les històries naturals" (Editorial Destino, 1960), quan han d'anar, durant la I Guerra Carlina (1833-1840) a Pratdip a foragitar aquell vampir (Onofre de *Dip*), que actua a les nits. És l'inici de la segona part de la novel·la i encapçala el capítol amb "L'itinerari de M. de Laborde", comença: "*Hom surt de Barcelona pel portal de Sant Antoni... hi ha el camí que condueix a Tarragona i a València...*". Després de la llarga citació, Perucho ens explica que és la descripció de Laborde en aquell llibre "*Voyage pittoresque...*" i ens afegeix que aquest "*recomana especialment una cosa. Il est nécessaire cependant d'être bien armé en voyage en Espagne* (Cal, amb tot, viatjar ben armats per Espanya)", i conclou: "*El llibre va tenir un gran èxit entre les classes cultes de tot Europa, i l'any 1809 calgué publicar-ne una segona edició...*".

Per cert, els protagonistes, el científic Antoni de Montpalau, el capità de vaixell i parent de l'anterior Isidre de Novau i Amadeu (el cotxer del primer), després de Tarragona es desvien cap a Reus, on preguntaran quin és el millor camí per anar a Pratdip. Algú els respon: "*La ruta més directa és la que passa per Mont-roig. Però de cap manera no us l'aconsello, car és el teatre d'operacions del nefast Llarg de Copons*", i recomana anar per Falset per baixar després cap a Pratdip. Per cert aquest "Llarg de Copons", Manuel Ibáñez Ubach, fou un famós cap d'una de les partides carlines; havia estat nomenat per Maties de Vall Llaberia (1802-1874), nascut a Les Borges del Camp i cap de les forces a la província de Tarragona.

El 1814 es va publicar el "*Prontuario de la mayor parte de los caminos y veredas del Principado de Cataluña, con los pueblos y posadas situados en sus carreras, y las horas que a paso de tropa distan unos de otros*" (1814), de Pedro Serra y Bosch, capità d'infanteria. Explica que era "*un prontuario de caminos y veredas... que sirviese de itinerarios a las tropas destinadas para su defensa... en forma de Tablas Pitagóricas, para que a la primera ojeada se viese, sin necesidad de operación alguna, la distancia de un punto a otro... las horas que a paso de tropa distan entre sí...*". Era un treball fet el 1809, que no es va publicar fins acabada la Guerra del Francès (1808-1814), "*ahora que la paz ha dado fin a estos temores...*". L'autor explica que primer el va distribuir fet a mà, uns pocs exemplars, entre els caps de les tropes que s'enfrontaven a la invasió napoleònica, perquè no volia que "*diese alguno en manos del enemigo, y se aprovechara de unos conocimientos que necesitaba para hacernos más daño...*".

En aquest llibre es fa la distinció entre "camí carreter" i "camí de ferradura". El primer era aquell que permetia transitar carros o carruatges, és a dir, transportar mercaderies o persones. El de ferradura, més estret, és el que sols permet passar cavalls o persones.

Veiem que per anar de Barcelona a Tarragona hi havia dues possibilitats; en ambdós casos eren camins carreters i anaven fins a Vilafranca. El primer, el que seguia Alexandre de Laborde en el seu "*Voyage pittoresque et historique de l'Espagne*", després passava i es dirigia cap El Vendrell i per la costa a Tarragona; durava 20 hores. El segon anava per terra endins, pel coll de Santa Cristina (prop de Rodonyà, Alt Camp) i continuava cap a Bràfim, Vila-bella i Tarragona; durava 21 $\frac{3}{4}$ hores. També hi havia un camí de ferradura, pel Garraf, que trigava 19 hores.

Esmenta el camí carreter de Tarragona a Tortosa, que durava 17 hores. Hi afegeix que *“este camino se ataja dos horas, tomando el de herradura a un cuarto de hora del Perelló, por el Coll del Alba”*. El desglossament del temps del primer recorregut és: de Tarragona a Vilaseca: 2 ½ hores, Vila-seca a Cambrils: 1 ½, Cambrils a Coll de Balaguer: 3, Coll de Balaguer a “Venda del Plater”: 1 ½, “Venda del Plater” al Perelló: 1 ½, i Perelló a Tortosa: 7 hores.

També comenta un altre camí que va de Tarragona a Tortosa *“Riudecañes y Masos de Mora”* que tardaves 23 ¾ hores. Afegia que *“este camino es carretero des de Tarragona a Riudecañes”*. Els temps eren: de Tarragona a Reus, per La Canonja: 3 hores, Reus a Riudoms: 1, Riudoms a Botarell: 1 ¼, Botarell a Riudecañes: 1, Riudecañes a Falset, per Les Irlles: 4 ¼, Falset a Móra, per Marçà: 3 ¼, Móra a Miravet: 2 ¾, i Miravet a Tortosa, per Tivenys: 6 ¾ hores.

Aviat van sortir d'altres llibres semblants adreçats als viatgers civils que recorrien el territori, com *“Itinerario de Cataluña, adornado con un mapa, y una tabla alfabética, que sin necesidad de operación manifiesta las horas que distan entre si sus principales pueblos”* (1823), de D.F.C. i publicat a la “Imprenta de Domingo Feyner”, que deuria ser el propi autor del llibre. Deia que era una *“obra muy útil para militares y viajeros poco prácticos del país”*. Comparant-lo amb l'anterior, dedicat a militars, veiem que aquell camí carreter de Tarragona a Tortosa que deia que calien 17 hores, ara, en aquest llibre, s'esmenten 20 hores.

CAPÍTOL II

Amb el segle XVIII s'esdevé la generalització de l'ús de carros i carruatges i aleshores s'imposa la millora dels camins. Es fan algunes obres en els camins muntanyosos, com murs de contenció, ponts de fusta sobre rius o bé es disposa de barques per passar-los. Neixen els “camins carreters”, que donaran pas a les dites carreteres. El temps del desplaçament d'un indret a un altre es comença a valorar com a important i cal més velocitat en el trajecte.

Anant enrere podem trobar el primer llibre que descriu els camins d'Espanya, és “*Repertorio de todos los caminos de España*” (1546) de Juan de Villuga. A Catalunya descriu els de Perpinyà a Barcelona (per Girona), de Barcelona a València (per la costa i Tortosa), de Tarragona a Saragossa (per Montblanc, les Borges Blanques i Lleida), de Barcelona a Montserrat (per Martorell), de Montserrat a Escala Dei (per Igualada, Santa Coloma de Queralt, Poblet, Cornudella i Poboleda), de Barcelona a Saragossa (per Igualada, Cervera i Lleida) i d'Hostalric a Lleida (per La Roca del Vallès fins a Igualada). De la demarcació de Tarragona hi ha el que serà la carretera de València (N-340) i el de Tarragona a Lleida. Cal remarcar el camí que uneix els monestirs de Montserrat, Poblet i Escala Dei.

Els viatgers del segle XIX ja veuen el món, la natura, d'una altra manera. En la descripció dels viatges del segle XVIII hi predomina la visió mesurada, la informació estricta del territori. Amb el romanticisme s'imposa la mirada del viatger, la seva experiència personal, les sensacions que li produeix.

Com ja havíem avançat, un dels primers viatgers romàntics que visita Espanya és Alexandre de Laborde (1773-1842). Havia escrit el molt interessant llibre “*Voyage pittoresque et historique de l'Espagne*”, on el primer dels quatre volums estava dedicat a Catalunya (1806). També havíem citat que Joan Perucho a “Les històries naturals” (Editorial Destino, 1960) emprava l'itinerari d'aquell llibre i afegia que “*el llibre va tenir un gran èxit entre les classes cultes de tot Europa, i l'any 1809 calgué publicar-ne una segona edició...*”. Doncs, aquest èxit deuria impulsar a Laborde a fer una obra més ambiciosa: “*Itinéraire descriptif de l'Espagne*”; sis volums, més un altre, de mapes (“Atlas”). En el segon (1827), “*Notice sur la Catalogne*” ocupa les 192 primeres pàgines.

A la pàg. 110 hi ha les distàncies dels indrets del recorregut entre la frontera de València i Barcelona. Ara Laborde descriu el recorregut a l'inrevés i puja des de València. Explica que de l'Ebre al Perelló hi ha 4 llegües (dèiem que una llegua eren uns 5 quilòmetres). Després del Perelló troba la “Venta del Plater” (o Venda), a 1 ¼ llegües, la “Venta de Balaguer” a 3 ¼ i l'Hospitalet a 1 ¼. A continuació, parla de la “Venta de Rufa” a 1 ½ (uns 7 quilòmetres). Deu ser la “Venta de Rifà”; aquest error en el nom es reproduirà, en endavant, en d'altres llibres de viatges. El barranc de Rifà era un element geogràfic remarcable, ja el trobem al “*Mapa del principado de Cataluña*” (1776) de Tomás López y Vargas, on hi sortia la “Punta de Rifà”. Crec que aquesta “Venta de Rifà” deu ser la “Caseta del rellotge”, tot i que es troba passat el barranc de la Pixerota. Aquest darrer és de curt recorregut i el de Rifà té una llargària d'uns dotze quilòmetres, es forma entre els termes de Colldejou i Vilanova d'Escornalbou. La “Caseta del rellotge” és del 1614, al rellotge de sol que li dona nom s'hi pot veure la inscripció: MDCXIV. Sobre el propi rellotge teniu l'article de l'Esther Bargalló (25-4-

2015) publicat en aquest web de “**Ressò mont-rogenic**”. D’altres informacions suposen que aquesta “venda” podria ser on era l’Hostal del Gassó.

Laborde, després de la “*Venta de Rufa*”, esmenta un barranc a ¼ de llegua (1,5 quilòmetres). Cambrils està a ½ llegua (2,5 quilòmetres).

L’autor remarca que encara que d’Amposta al Perelló tan sols son 4 llegues (uns 20 quilòmetres) calen 6 hores de marxa per la dificultat del terreny, molt pedregós i gairebé sense vegetació, tan sols amb algunes plantes aromàtiques. Després del Perelló (pàg. 113 a 116): “*aviat les muntanyes que cal travessar produeixen a la vegada molta fatiga i avorriment. A vegades s’eleven a una altura considerable i un no veu més que abismes en els quals la vista s’hi enfonsa amb terror; a vegades es com estar enterrat al fons de gorges estretes i profundes, i no es veu el cel, sols pedres i arbustos. La Venta del Plater es l’única casa que es troba al començament d’aquesta muntanya. Ara es veu una altre muntanya elevada que cal creuar. Es un altre cop la desesperació dels viatgers... aquest camí es de tres quarts d’hora; les parets d’obra preserven dels accidents. A dalt es troba la Venta de Balaguer, aquest indret s’anomena el Coll de Balaguer. El castell té el mateix nom; és un petit fort amb un comandament i una guarnició. El camí et porta a prop del mar i s’arriba a l’Hospitalet: una vella construcció amb la forma dels antics castells gòtics; és gran, envoltada d’altes muralles i flanquejada de torres... Ara trobem camps endreçats... moltes vinyes, olivers, garrofers... en alguns trossos moreres, avellaners i ametllers. Després d’haver passat la Venta de Rufa, es travessa un barranc molt gran format per l’aigua de pluja; s’arriba aviat a Cambrils, poble ple de bones fonts i amb una església amb un campanar en forma de torre quadrada... Els camps es tornen més bells i diversos a mida que un s’acosta a Tarragona...*”. Aquest “barranc molt gran” deu ser la riera de Riudecanyes.

A la pàg. 175 comenta els tipus de carruatges que hi havia aleshores: “*es viatja a Catalunya com a la resta d’Espanya, amb llargs carruatges amb sis mules que s’anomenen coches de colleras, en les calechas, una mena de descapotables tirats per dues mules, i amb volantes, una altre mena de descapotables una mica més petits tirats per una sola mula; aquests cotxes fan al voltant de vuit llegües per dia (40 quilòmetres)... Els intercanvis de productes a l’interior (de Catalunya) es fa sobre mules...*”. Aquests últims són els camins de ferradura.

Els “*coches de colleras*” eren llargs carruatges estirats per sis mules unides de dues en dues, mitjançant un jou o collar; d’aquí ve el nom de “*colleras*”. Eren molt sòlids, poc còmodes i escassament elegants. Les “*calechas*”, deuen ser calesses, que anaven amb una capota que es podia estendre o plegar-la.

Laborde en el cinquè volum (1829) del seu “*Itinéraire descriptif de l’Espagne*” hi incorpora el capítol “Camins, ponts i carreteres”. A la pàg. 428, escriu: “*Hi ha pocs països on els camins hagin estat tan temps descuidats, més malament que a Espanya. Eren quasi impracticables, sovint perillosos, en alguns casos quasi ni traçats... No he parlat més que de les grans rutes, les rutes més freqüentades, però si un s’endinsa en el territori, les rutes que el creuen estan encara en més mal estat; la major part son quasi impracticables...*”. A la pàg. 429: “*Catalunya, encara que travessada quasi per tot arreu per camins gairebé impracticables, tenen però alguns trossos amb tal bellesa que desitges continuar...*”, i cita el coll del Pertús fins la Jonquera, de Barcelona a Molins de Rei i fins a Vilafranca, i Amposta amb el riu Ebre. A la pàg. 432 es queixa que la major

part de les carreteres que hi ha a Catalunya no tenen ponts per creuar els rius, fent que sovint sigui perillós. Sí, n'esmenta alguns: pont sobre el Muga, prop de Figueres, el del Ter a Girona, el del Llobregat a Molins de Rei, el del Segre a Lleida, “*un pont de sis arcs*” sobre el Francolí a Tarragona, i el del Sènia a la frontera entre Catalunya i València. Explica que el riu Ebre a Amposta, aleshores, es passava amb un transbordador.

Alexandre de Laborde acabarà aquesta magna obra sobre Espanya amb un volum final de mapes (“Atlas”, 1831). Un d'ells, a la pàg. 13, descriu el recorregut de Barcelona fins al riu “Lacenia” (sic); el riu Sènia és la frontera natural amb el País valencià.

Del 1846 és el llibre: “*Descripción geográfica, histórica-estadística e itineraria que acompaña al Mapa geográfico de la provincia de Tarragona*”, que anota que fou “*construido por el teniente de navío de la Armada Nacional, D. José Ruiz y Ruiz, y el capitán retirado del ejército D. José Cliviller*”. En el capítol “*Descripción general de toda la costa, para el uso de los navegantes*”, a la pàg. 24 s'hi diu: “*... en el monte más oriental, hay un castillo arruinado llamado Coll de Balaguer, de donde vuelve la costa a ser baja; y a la distancia de 3 ½ millas (la milla marina correspon a 1,852 quilómetros) está la Torre de Peñales (sic), de cuya medianía sale un poco la costa, desembocando un riachuelo a este, y a la punta que forma la costa nombrada del Hospitalet; en toda esta costa no se encuentra caserío ni venta alguna. A una y media milla está la torre de Miramar, desde donde empieza la playa de Cambrils, cuyo pueblo se haya a las 3 ½ millas, sin otro fondeadero que el que ofrece toda playa seguida en tiempos bonancibles; pero a las 3 ½ millas más al este se halla el pueblo y puerto de Salou. El cabo de Salou... es saliente al mar más de una milla, y es bien conocido por el promontorio que forma en poco espacio, y de color amarillento...*”.

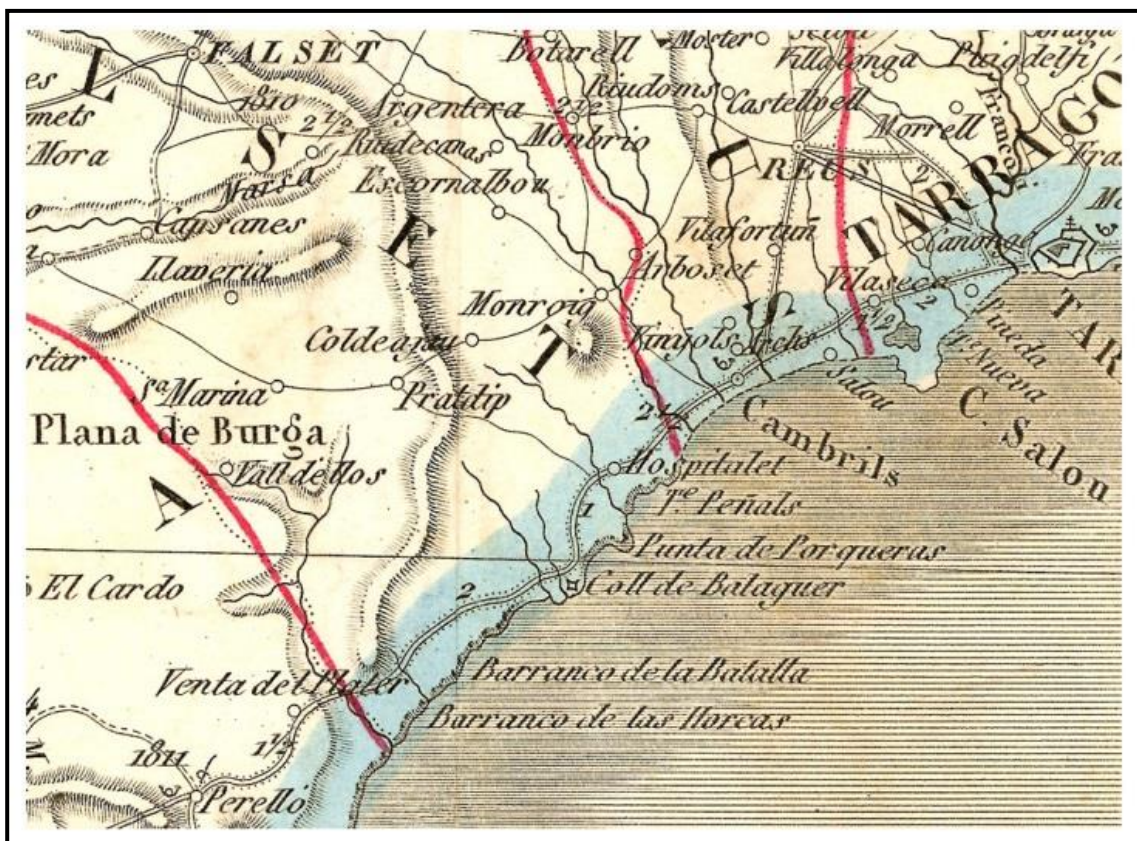
A la pàg. 85 comença a enumerar els camins principals de la província. El primer és de Tarragona a Reus, després hi ha el de Reus a Lleida passant per Alforja, Cornudella i Ulldemolins, de Reus al “*Reino de Aragón*” passant per Riudecols, Falset, Móra i Corbera, i de Reus a Lleida passant per Riudoms, Botarell, Argentera, Torre de Fontaubella, Marçà, Garcia, Torre de l'Espanyol i la Palma d'Ebre.

A la pàg. 92 hi tenim l'itinerari de “*Reus al Aragón pasando por Riudoms, Mombrió, Montroig, Colldejou y el camino arriba citado de Fontaubella hasta dicho Reino*”: “*... se dejan a un cuarto de hora las alturas de Riudoms, se sigue el camino sobre la izquierda que conduce a Mombrió. Síguese por este camino; y a otro cuarto de hora se cruza un arroyo (potser és la Riera d'Alforja); y antes de entrar en Mombrió se pasa... (la riera de Riudecols), entrándose en esta villa, distante de Riudoms una hora; síguese el camino a lo largo de la villa, y continuando el (camino) carretero por espacio de tres cuartos de hora, se atraviesa la arriera (sic) llamada Riudecañas, dejando sobre la derecha, a igual distancia, el pueblo de este nombre; continúese por espacio de tres cuartos de hora, y se entra en la villa de Montroig, donde deja de ser carretero el camino...*”. Suposo que està descrivint el camí antic de Montbrió que passava per l'Arbocet. Cal remarcar que camí carreter sols ho era de Reus a Mont-roig. La durada era: de Reus a Montbrió dues hores i de Montbrió a Mont-roig una hora i mitja.

Després continuava: “*Si se quiere continuar hacia el Aragón, pasando por el Coll Roig, se sale de dicha villa de Montroig, y por la parte noroeste; siguiendo por un ascenso de cinco cuartos de hora entre montes y barrancos, con un tortuoso y rápido declive, se*

deja sobre la derecha una vereda que conduce a Escornalbou, distante de este punto media hora, y sobre la izquierda el camino que conduce al pueblo de Colldejou; se continua por pésimo camino, y luego se cruza la cordillera por el punto llamado Coll Roig (hi passa l'actual carretera T-322), y división de las vertientes; empieza el descenso por entre un peñón escarpado, dando la vuelta a La Mola, donde principian las vertientes hacia el Ebro; y descendiendo por un camino rápido, y por espacio de tres cuartos de hora, se entra en Fontaubella...”. Veiem que augmenta la dificultat, diu que l'itinerari va “por pésimo camino”. Comenta que de Mont-roig a la Torre de Fontaubella calien dues hores.

Proposa una variant: “Si se sale de Montroig por la parte oeste, se continua por un ascenso de mal camino en distancia de una hora, y por un áspero terreno y quebrado, entrando en el citado Colldejou; sálase del pueblo, y continuase subiendo por un camino tan malo como el anterior, y por espacio de tres cuartos de hora, desde donde se atraviesa la cordillera por el punto llamado Coll de guix (a ponent de Colldejou), y por entre un escarpado y el pie oeste de la Mola: empiezan ya las vertientes hacia el Ebro, y un descenso rápido por entre peñascos y profundos barrancos; a un cuarto de hora se halla el manantial llamado Font de la Escoda. Síguese por entre sombríos bosques, escarpados y elevados montes, profundos valles y barrancos por espacio de tres cuartos de hora, en el que se une tan malo camino; y a hora y media de Fontaubella...”.



Mapa de R. Alabern i E. Mabon (1846)

A continuació descriu l'itinerari de “Reus a Mora la Nueva, pasando por Pratdip, Santa Marina y Tivisa”: “Se sale de Montroig por el sudoeste, y empezando un ascenso de

mal camino que dura cerca de media hora por terreno montañoso, continuéase algo llano otra tanta distancia; siguiendo un descenso de más de media hora por camino malo y tortuoso, se entra en el pueblo de Pradip...”. De Mont-roig al Pradip hi havia una hora i mitja.

Després, entre d'altres, comenta l'itinerari de Reus a Prades per Maspujols, l'Aleixar, Vilaplana i la Mussara. O de Reus a Cambrils. Deixo de banda la resta de camins que unien d'altres indrets de la província. És remarcable com alguns d'aquests camins no tenen res a veure amb les carreteres actuals.

Els camins carreters de la província de Tarragona surten marcats en el mapa, del mateix any 1846, de R. Alabern i E. Mabon. Aquests mapes citats procedeixen del web de l'Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya, de la secció “Fons històrics – Cartoteca” / “Mapes i fotos antics en línia”.

Del 1848 és el llibre “*Atlas geográfico, histórico y estadístico. España y sus posesiones de Ultramar*” de José Antonio Elias. En el segon volum, a la pàg. 231 hi tenim el mapa citat al paràgraf anterior; i a la pàg. 229 hi ha un quadre estadístic resum de les principals dades de la província de Tarragona (“*Cuadro XLII*”). Esmenta els principals camins: el de Tarragona a Madrid per Cambrils, Perelló, Amposta, Vinaròs i València; Tarragona a Barcelona per Vilafranca del Penedès; Tarragona a Lleida per Montblanc; Tarragona a Cervera per Valls i Sarra; Tarragona a Reus; Tarragona a Tortosa pel Perelló; Tarragona a Saragossa per Reus, Mont-roig, Tivissa, Móra, Gandesa, Batea i Casp, i de Tarragona a Terol (fins a Batea com a l'anterior) per Alcanyís.

Al “*Atlas de España y sus posesiones de ultramar*” (1858) de Francisco Coello y Pascual Madoz, el que correspon a la província de Tarragona, ja hi ha detallats molts dels indrets significatius de Mont-roig. N'hi ha alguns de nous: “*Pobla den Taudell*”, “*Plana de Montroig*” (entre el poble i la Pobla d'en Taudell), un “*Barranco de las Poblas*” que correspon a la Pixerota, el barranc de la Porquerola canvia de nom en arribar al mar i es diu “*Barranco de la Escora*” i ho fa a la “*Punta de Porqueras*”, després trobem a “*Miramar, antes Guardamar*” i el “*Barranco del Estanc Salat*” (L'Estany Salat); entre aquests dos últims cita el “*Hondo del Moc*”. A l'interior hi ha la Serra de la Pedrera.

Vull remarcar aquest “*Barranco del Estanc Salat*”, nom que reivindicava el company Miquel Anguera “Beatet” en el seu article “L'Estany Salat de Mont-roig”, publicat en aquest web de “**Ressò mont-roigenc**” el 27-11-2015.

Aquell “*Hondo del Moc*” deu correspondre a una certa depressió del terreny, un clot. En el llibre “*Estudi onomàstic de la vila de Mont-roig del Camp*” (1999) de Ferran Jové Hortonedà, a la pàg. 338, es cita un mont-roigenc, dit “Moc”, el 1778. A la pàg. 208 s'esmenta “lo barranc del Clot” i l'autor l'assigna al mateix Estany Salat.

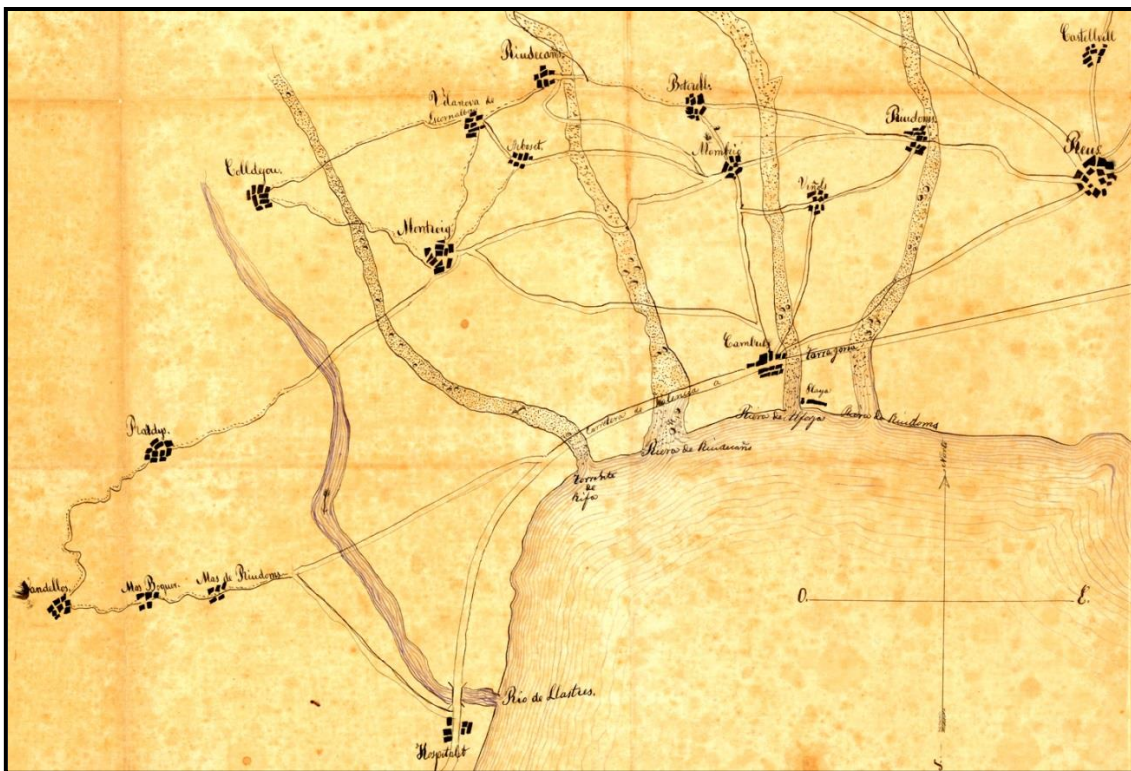
En aquest mapa hi tenim marcats diversos camins, més la carretera de la costa (Barcelona a València, N-340). Un uneix, gairebé en línia recta, Cambrils i Mont-roig; penso que deu ser l'actual camí de Cambrils. Aquest camí és semblant a aquell del mapa de 1677. Un altre sortia també de Cambrils, a prop i paral·lel a la carretera, fins arribar quasi a la riera de Riudecanyes i llavors girava quasi 90° amunt cap a Mont-roig per connectar amb el camí anterior. Tal com comenta Ferran Jové en el seu llibre (pàg.

179), el camí antic de Cambrils sortia del poble, més o menys, del Primer Pont per anar cap a ponent i creuar el barranc de Vilanova. El segon camí esmentat penso que la part inicial podria correspondre a l'antic camí del Prat, que segons Jové (pàg. 406) passava pel costat sud-oriental del Mas de Ballester i la part final a l'actual camí de les Arenes.

Del poble, baixava un camí cap al mar, paral·lel i molt a prop del barranc de Rifà, a ponent seu. Era l'antic camí de les Pobles. Amb la carretera T-323, dita "carretera de la mar", aquell camí va quedar en desús. Anava fins al mar. D'aquest camí, en sortia un altre que passava a l'altre costat del barranc i anava cap el que serien les Eixermades, cap on ara hi ha l'estació de tren. Aquest camí encara existeix. De l'encreuament del camí de Rifà amb la carretera, en sortia un que anava directament, i recte, a Vinyols.

De ponent del poble sortia un camí cap a les Rabassades que aviat es bifurcava en dos a l'arribar al barranc de la Porquerola (l'Aufinac): un que anava directament cap a Pratdip, i un altre que girava 90° amunt cap a Colldejou. També n'hi havia un altre que anava de Mont-roig a Colldejou sortint cap a l'ermita de la Mare de Déu de la Roca; és el que encara ara existeix a trossos, se'l coneix "el camí vell de Colldejou" o bé "camí vell de Falset". També hi havia el camí de Vilanova, un altre que per l'Arbocet anava a Botarell (Jové el cita a la pàg. 169) i el que anava directament a Vinyols (com ara), pel Mas dels Tegells (o Teixells o de Sant Rafael).

Cal també remarcar el que deuria ser un camí important, segurament "carreter" (els altres eren aleshores de "ferradura"), que unia Mont-roig amb Montbrió i Riudoms. Cal esmentar que aquests mapes presenten certes deficiències en situar les localitzacions, per la qual cosa es fa difícil definir exactament i amb precisió aquests camins.



Els camins cada cop prenen més importància, a mitjans del segle XIX el moviment de persones i mercaderies augmenta. Ho constata la proliferació de llibres on s'esmenten

camins i itineraris per anar d'un indret a un altre. Del 1860 és el "*Croquis de los caminos vecinales comprendidos en el partido de Reus y parte del de Falset, cuya recomposición y nueva construcción es necesaria. Reus 30 de mayo de 1860*" de Baudilio Ribot. De Mont-roig hi ha assenyalats els principals camins que l'unien amb els pobles del voltant. Com el camí de Cambrils i el que va a Montbrió, Riudoms i Reus. D'altres estan a mig o per construir: el de Pratedip, que ara ja discorre més o menys en línia recta, un cop passat el Riu de Llastres sembla que estigui per construir; aquest deu correspondre a l'actual carretera T-310. També el que va directe a Colldejou; el de Vilanova o el de l'Arbocet. També està per fer un de Vilanova a Colldejou.

En el diari "*El Principado*" de Barcelona, del 4 de març de 1863 i citant el "*Diario de Reus*", he trobat la següent notícia: "*Se ha remitido a la aprobación del gobierno de Su Majestad el proyecto de camino vecinal, que partiendo de Reus y pasando por Riudoms y Montbrió ha de concluir en Mont-roig. El presupuesto de las obras importa 80 mil escudos...*". Deuria ser el que finalment fou la carretera que els uneix, la T-310.

En el llibre "Comportament polític i actituds ideològiques al Baix Camp (1808-1868)" (Associació d'Estudis Reusencs, 1983) de Pere Anguera, a la pàg. 130, s'esmenta que amb data del 9 d'agost de 1864 "*... el govern civil autoritzà Josep Vidiella a establir el servei de tartanes per a viatgers i mercaderies de Reus a Mont-roig...*". Serà l'inici del transport modern entre el nostre poble i la capital de la comarca.

CAPÍTOL III (EL FERROCARRIL)

Haviem vist com Alexandre de Laborde escrivia en el seu llibre *“Itinéraire descriptif de l’Espagne”*, en el cinquè volum (1829): *“Hi ha pocs països on els camins hagin estat tan temps descuidats, més malament que a Espanya. Eren quasi impracticables, sovint perillosos, en alguns casos quasi ni traçats...”*. Des de mitjans de la dècada de 1830 comencen a instal·lar-se vies fèrries entre les grans ciutats europees. A l’Espanya peninsular el “ferro-carril” s’inaugura el 28 d’octubre de 1848 entre Barcelona i Mataró.

El “Diario de Tarragona” del 8 de juliol de 1864 publicava: *“Sabemos que el Sr. Gobernador de la provincia y los Sres. empleados en fomento han sido invitados por la empresa constructora del ferrocarril de Valencia á Tarragona, para recorrer en un tren la sección desde Tarragona al Hospitalet que según hemos oído debe inaugurarse al mismo tiempo que la línea de Tarragona a Barcelona”*.

Són els “camins de ferro”, fins i tot és va crear una empresa que es deia *“Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España”*. L’inici de la construcció del ferrocarril a l’Espanya peninsular estava en mans d’empreses estrangeres amb la important participació dels capitals repatriats per molts *americanos*; com per exemple, el mont-roigenc Ferran Ferratges Ballester (que havia fet fortuna a Santiago de Cuba) i el seu fill Antoni Ferratges Mesa, primer marquès de Mont-roig. El 1855 el govern va promulgar la Llei General de Ferrocarrils i es van anant creant companyies que anaven a construir diversos trams que unien les grans ciutats.

El 8 de setembre de 1856 quedaven unides pel tren Reus i Tarragona; era el primer tram que es feia fora de l’entorn de Barcelona. El 13 de maig de 1863 van començar a circular trens entre Reus i Montblanc. Aleshores, des de Tarragona a Montblanc ja hi havia 43 quilòmetres de línia fèrria.

En aquell mateix any 1856 es va aprovar la línia fèrria Almansa - València - Tarragona (“AVT”). Es pretenia connectar-la amb la que s’estava construint des de Tarragona a Barcelona i França (“TBF”). Des d’un primer moment va sorgir el dubte de si la línia després de l’Hospitalet de l’Infant seguiria per la costa fins Tarragona o passaria per l’interior cap a Reus, aleshores un molt important centre industrial i de comerç; a més, era (i fins la primera dècada del segle XX) la segona població en habitants de Catalunya¹. Aquesta opció interior passava per pobles importants com Mont-roig i Riudoms, que entre tots sumaven gairebé vuit mil habitants; mentre que a la de la costa sols hi havia Cambrils, que aleshores solament tenia uns dos mil habitants. Segons explica detalladament Pere Anguera en el llibre *“Economia i societat al Baix Camp a mitjan del segle XIX”* (1982), a la pàg. 104, en el capítol “La polèmica del ferrocarril de València-Tarragona-Barcelona”, el diputat Bernat Torroja va enviar una carta (8-4-1859) al govern firmada per representants de Reus, Riudoms, Montbrió, Botarell, Riudecanyes, Vinyols i Mont-roig on es demana que es considerés l’opció de l’interior. Continua explicant Anguera que fins i tot l’enginyer en cap de la zona, Antoni Revenga, va escriure al governador aconsellant aquesta opció *“tendría... la ventaja de pasar por mayor número de pueblos, acercarse al Priorato facilitando la extracción de sus*

¹ En el Cens del 1900 Barcelona tenia 544.137 habitants, Reus 26.881, Tarragona 23.423, Sabadell 23.294, Manresa 23.253, Lleida 21.432, Terrassa 20.360, Mataró 19.704, Badalona 19.240, i Girona (en el desè lloc) 15.787 habitants.

abundantes vinos y empalmar en Reus con su ferro-carril a Tarragona...”. Finalment, des de Madrid es decidiren per l’opció de la costa.

Hem vist abans com el “Diario de Tarragona” (8-7-1864) explicava que aviat hi hauria un viatge de prova amb autoritats des de Tarragona a l’Hospitalet. El mateix diari, de l’1 de març de 1865, escribia: “*Nos dicen de Madrid que en los primeros días del próximo marzo se inaugurará el ferrocarril de Valencia a Tarragona, y si este deseado acontecimiento coincide con la terminación del de Martorell, los trenes recorrerán los 362 kilómetros desde Barcelona a Valencia en poco más de 13 horas, incluyendo las 4 horas de diligencia que se emplearán para el paso del Ebro. Esto dice el Diario de Barcelona y nosotros no añadiremos más sino que así sea*”. Com explicarem més endavant, la via fèrria quedava interrompuda a l’Ebre, calia passar el riu amb diligència.

Alexandre de Laborde en el seu llibre “*Itinéraire descriptif de l’Espagne*”, en el segon volum (1827), “*Notice sur la Catalogne*”, a la pàg. 113, escriu: “*Sortint d’Amposta, es passa l’Ebre amb un transbordador; dura un quart d’hora si les aigües estan baixes...*”. També en el llibre “*Descripción geográfica, histórica-estadística e itineraria que acompaña al Mapa geográfico de la provincia de Tarragona*” (1846) de José Ruiz Ruiz i José Cliviller, a la pàg. 23, s’hi diu: “*... en la orilla derecha del mismo rio, está el lugar de Amposta, con barca para el paso...*”. En ambdós casos estan descrivint el camí de la costa que unia Catalunya amb València.

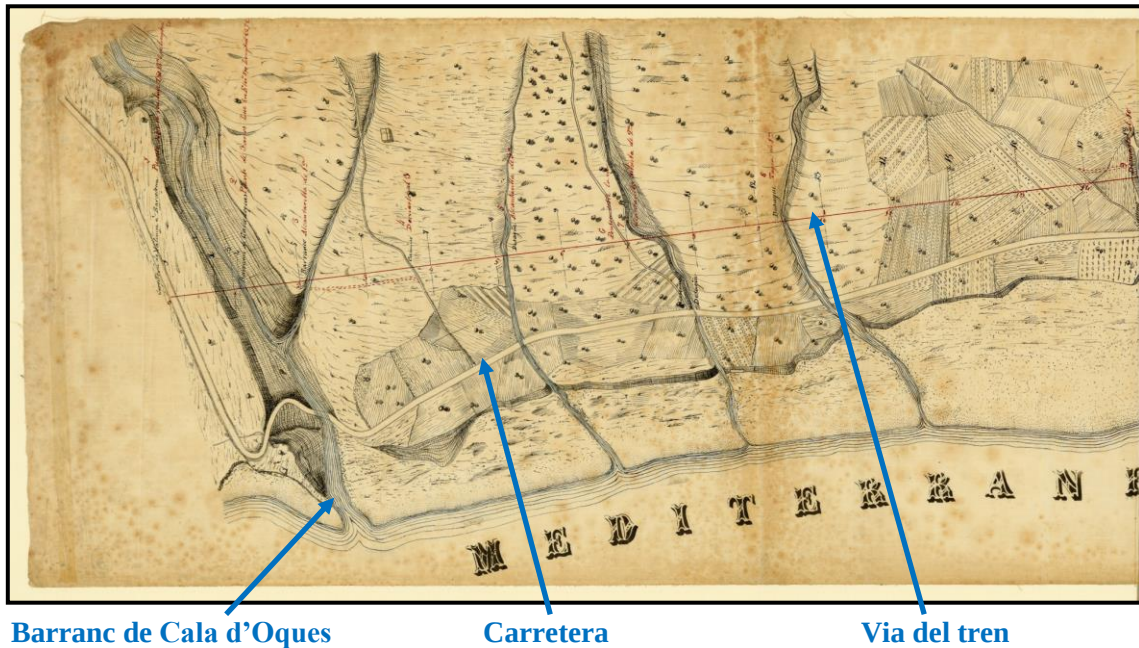
La línia del “ferro-carril” de València a Tarragona es va inaugurar el 12 de març de 1865. “*La Correspondencia de España*” de l’endemà en feia la crònica: “*Ayer domingo habrá quedado abierto a la explotación... línea de 262 kilómetros que tiene las estaciones Valencia... Vinaroz, Ulldecona, Tortosa, Amposta, Hospitalet, Cambrils, Salou y Tarragona. Según el cuadro de servicio que la empresa nos ha remitido, los trenes saldrán de Tarragona a las siete de la mañana, y a las siete y quince minutos de la noche, y de Valencia a las cinco y quince de la mañana y a las cuatro y treinta de la tarde. El trayecto de Ulldecona a Amposta, que comprende la travesía del Ebro, se hará en diligencia. El 12 de marzo de 1861 se verificó la subasta para la concesión de este ferro-carril, siendo una de las condiciones bajo las cuales fue adjudicada al señor D. José Campos, la que las obras se concluyeran en cuatro años. El día mismo en que espira este plazo se ha puesto en explotación el camino en toda su extensión fuera del trozo de Ulldecona a Amposta, en el cual desde el mes febrero del año 62 se hallan suspendidas de real orden las obras, sin que se haya aprobado definitivamente el trazado que debe seguirse en esta parte. La línea de Barcelona a Tarragona quedará probablemente abierta a la circulación de los trenes a primeros de abril*”. Hi havia dubtes si la línia fèrria devia seguir recte cap Amposta, com en el camí, o havia de desplaçar-se cap a Tortosa. Finalment seria així.

En el conjunt d’informacions del “Fons històrics – Cartoteca” / “Mapes i fotos antics en línia”, que es pot consultar al web de l’Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya, s’hi pot trobar el “Projecte de tren entre l’Hospitalet de l’Infant i Tarragona” (1865). Consta dels plànols dels nou trams en què estava dividit.

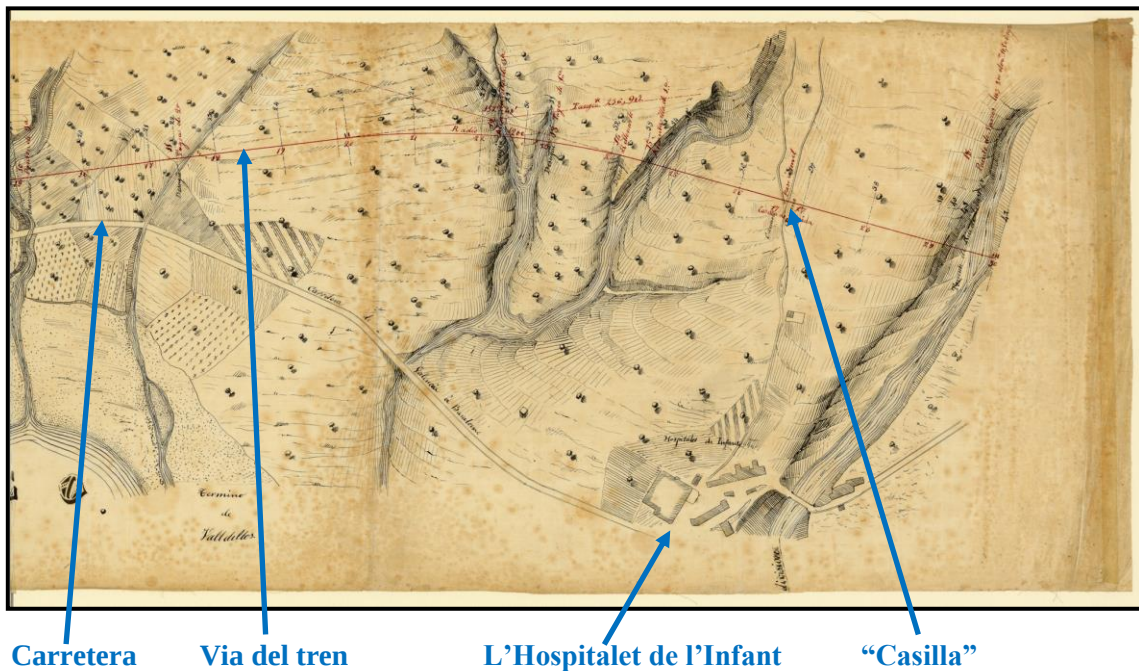
El primer tram va des del barranc de Cala d’Oques fins al riu de Llastres. El segon va fins quasi l’Estany Salat. El tercer fins passat el barranc de la Porquerola. El quart fins la Pixerota. El cinquè passa la riera de Riudecanyes tot arribant al terme de Cambrils.

Quan analitzem el primer tram veiem que la citada “carretera de Barcelona a Valencia” era l’antiga que baixava després del Coll de Balaguer fins quasi tocar el mar on conflueix amb el barranc de Cala d’Oques; després continuava (actual carrer Via Augusta) fins passar pel bell mig del nucli de l’Hospitalet (el castell i quatre cases) per creuar el riu de Llastres i entrar al terme de Mont-roig (per l’actual avinguda d’Oleastrum de Miami), i s’incorporava a la N-340 (no hi havia el pas per sota la via).

TRAM 1 (costat esquerre)



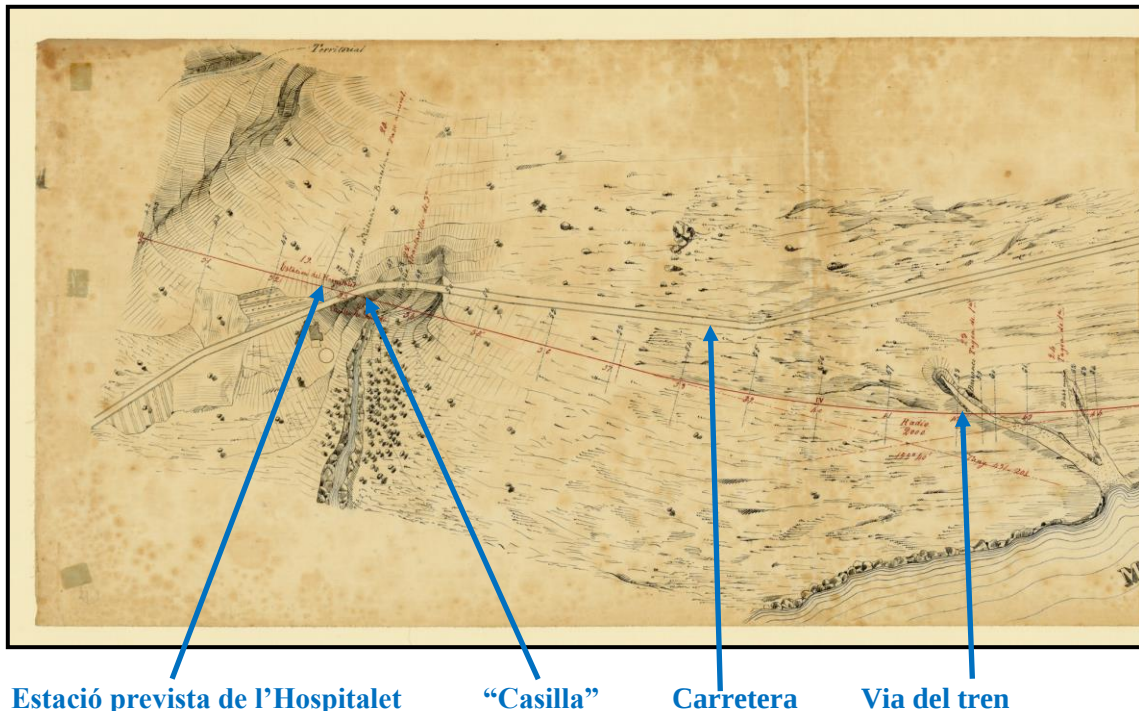
TRAM 1 (costat dret)



Es curiós com a l’indret on ara hi ha l’estació de tren, al costat de la carretera de Móra (T-304) sols hi consta un pas a nivell amb la seva “casilla de guarda”. L’estació estava prevista en aquell punt citat abans de l’entrada de Miami on la carretera ara passa per

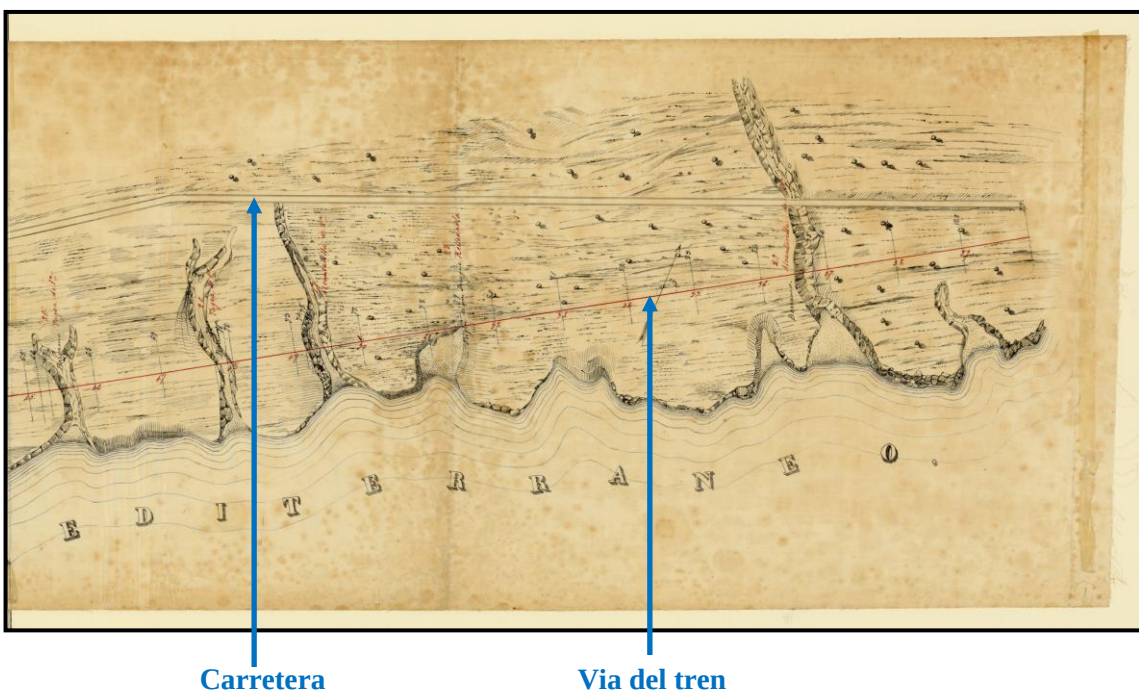
sota la via fèrria i on neix un petit barranc. Ferran Jové Hortonedà en el seu llibre “Estudi onomàstic de la vila i terme de Mont-roig del Camp” (1999), a la pàg. 376, comenta que, aquesta, rebia el nom de la “casilla del pas-nivell”.

TRAM 2 (costat esquerre)

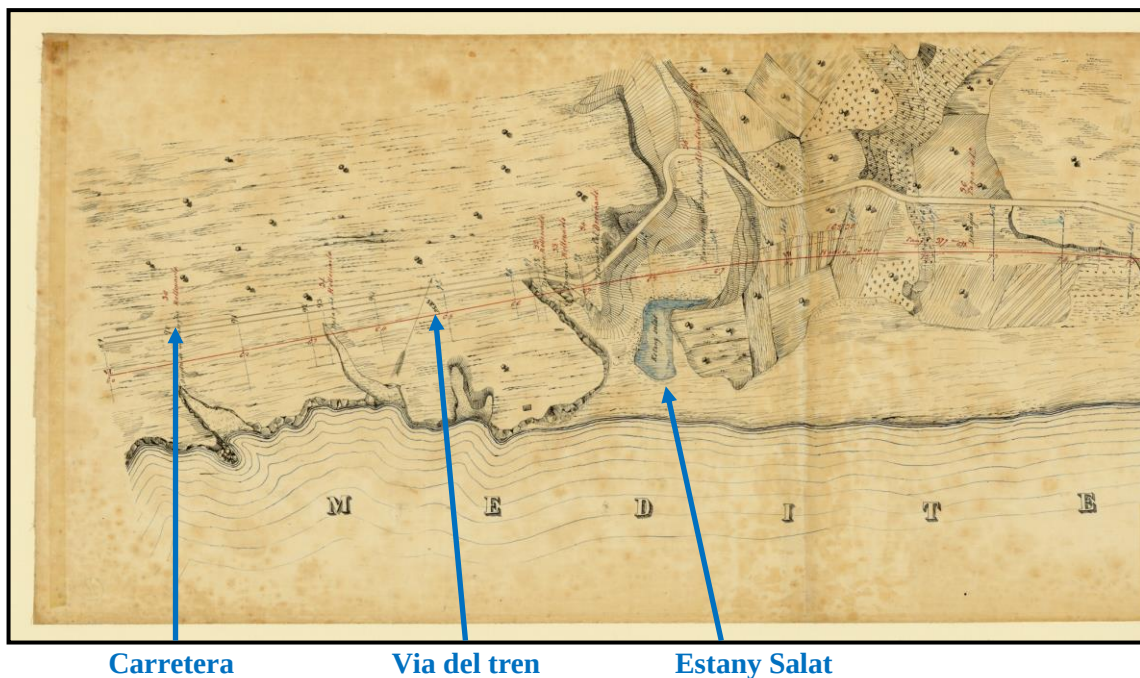


En el segon tram la via passa per damunt de varis petits barrancs que deuen correspondre a les cales de Miami i, més enllà, a un de més llarg (que sobrepassa la carretera) que deu correspondre a la Punta dels Penyals. La costa està dibuixada amb penya-segats. En els dos primers trams no hi ha camins, sols hi ha la carretera.

TRAM 2 (costat dret)

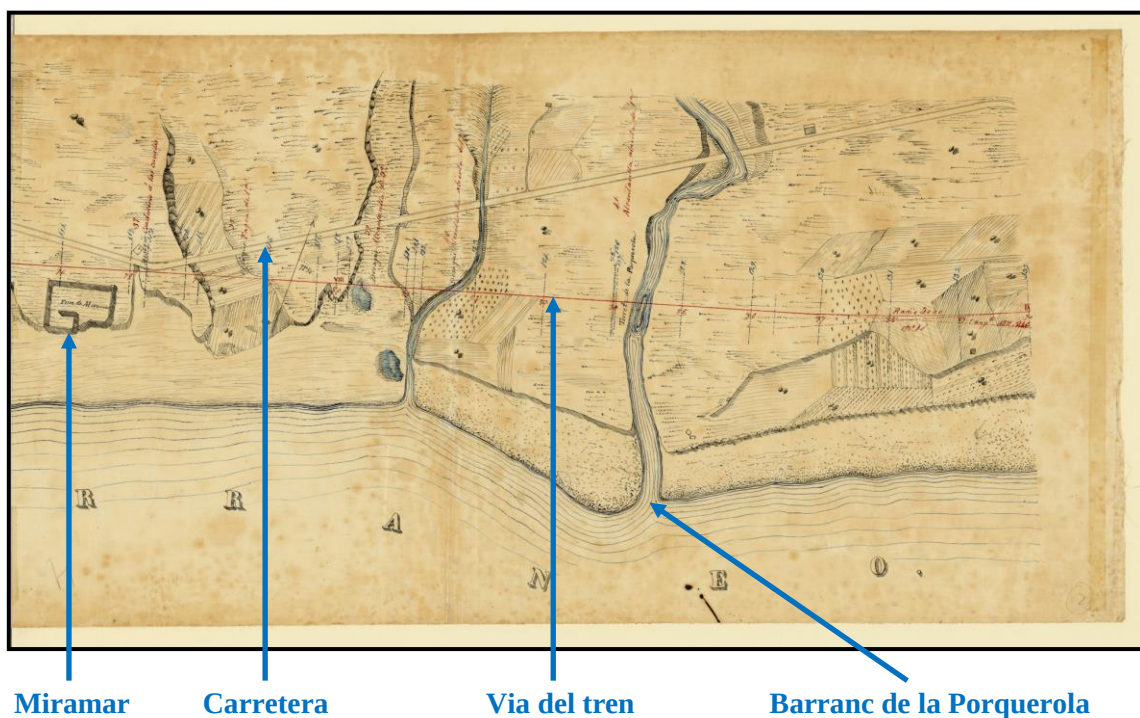


TRAM 3 (costat esquerra)

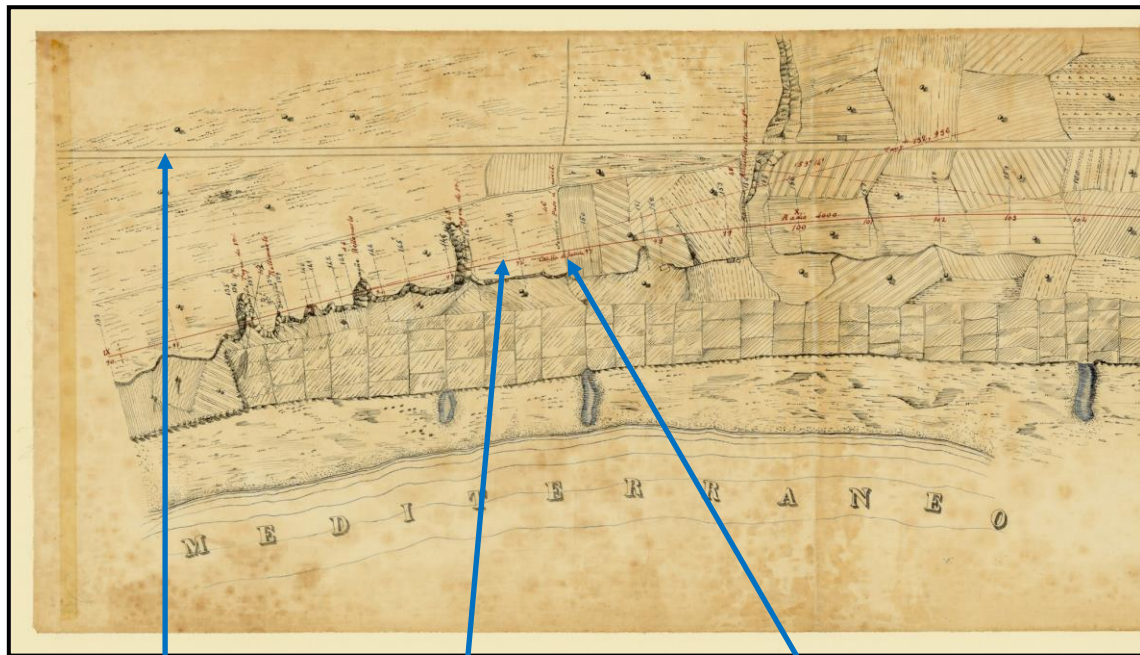


En el tercer tram, la carretera antiga baixava pel barranc de l'Estany Salat fent varies corbes; ara hi ha un pont. En el plànol hi consta el nom correcte d' "Estany Salat". Després hi ha la "Torre de Miramar", on el tren hi passa gairebé tocant la carretera. Després creua un altre barranc i arribem al de la Porquerola. A partir de l'Estany Salat comencem a trobar dibuixats alguns camps conreats; fins ara no n'hi havia al terme de Mont-roig. En el primer tros, entre l'Estany Salat i Miramar, hi ha camps conreats a les dues bandes de la carretera (l'actual N-340). També en trobem algun d'aïllat al voltant de la Porquerola. Més enllà sols hi ha camps conreats a tocar del mar.

TRAM 3 (costat dret)

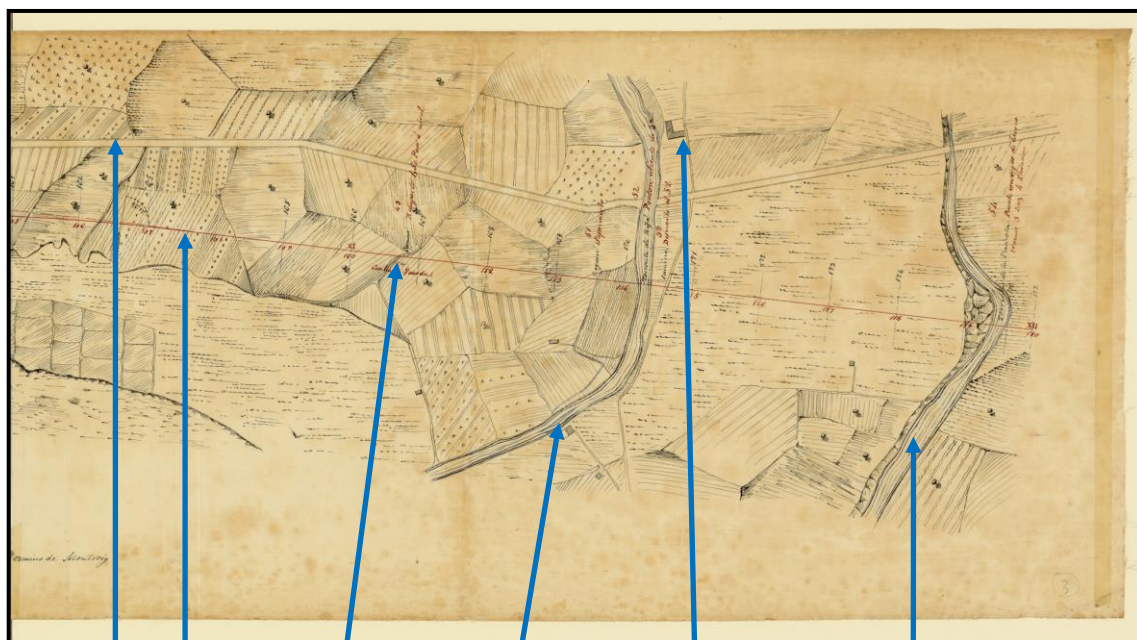


TRAM 4 (costat esquerre)



En aquest tram hi ha alguns camps conreats a la vora del mar. De sobte canvia la topografia del terreny. Hi ha un gran desnivell i el terreny cap a la platja, fins el barranc de Rifà, figura amb petites parcel·les quadrades. El desnivell es la timba que separava els camps del pla de les Eixermades amb el que serien els aiguamolls dels Prats, on s'hi conreava arròs. Trobem un petit barranc on ara hi ha l'entrada al càmping Els Prats, on el camí de les Planes fa cap a la carretera N-340. D'aquí fins Rifà hi ha camps conreats als dos costats de la carretera. On ara hi ha el càmping La Torre del Sol, la platja hi ha dos petits estanys, més gran al recte de l'actual estació de tren. A la zona de la platja, des d'aquí i fins Rifà, hi ha camps abandonats i potser inundats.

TRAM 4 (costat dret)



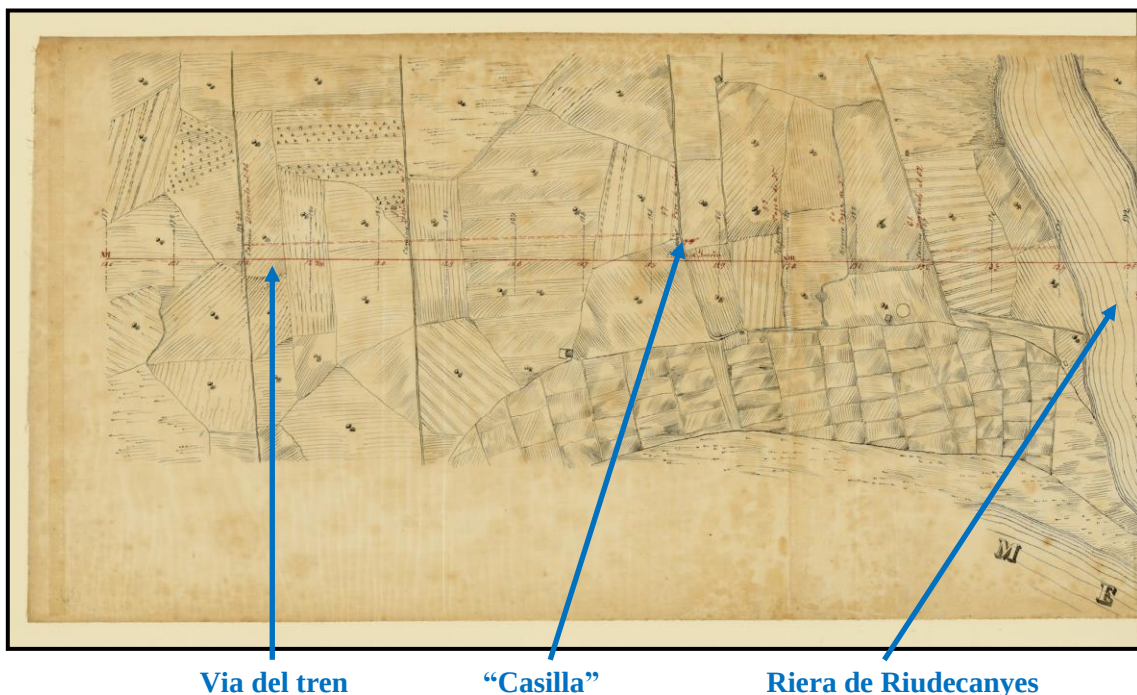
Carretera Via del tren "Casilla" Barranc de Rifà Hostal del Gassó Barranc de la Pixerota

A llevant del barranc de Rifà hi ha un camí que baixava del poble fins al mar. També a llevant de Rifà, i per damunt de la carretera, hi ha una casa que deu ser el Mas (o Hostal) del Gassó. Des de Rifà fins la Pixerota gairebé no hi ha cap camp conreat. En aquest tram hi ha indicades dues “*casilla de guarda*”. La primera estava abans d’arribar a aquell barranc del càmping Els Prats, i era coneguda com la “*casilla del Redín*” (jo encara n’he sentit parlar). Ferran Jové l’esmenta en el seu llibre a la pàg. 423. L’altra estava abans d’arribar a Rifà; potser sigui la que Jové cita, a la pàg. 176, com la “*casilla del Caio*”. A la “*casilla del Redín*” hi havia un pas a nivell per creuar la via; hi baixava un camí (en el plànol posa “*sendero*”) des de la carretera i més enllà. Aquest camí anava (recte) fins aquelles petites parcel·les quadrades dels aiguamolls.

El camí de les Planes, al creuar la carretera N-340, al costat d’aquell petit barranc que ara fa d’entrada al càmping Els Prats, continuava cap al mar pel costat de ponent del barranc i un altre girava cap a ponent i, paral·lel a la via del tren, creuava aquell camí de la “*casilla del Redín*” i anava apropant-se cap a la platja fins arribar a la Porquerola. Aquest camí permetia anar als camps de conreu de sota la carretera, entre el recte del camí de les Planes i el de la “*casilla del Redín*”; també anava fins els camps que estaven a llevant de La Porquerola. En aquella altra “*casilla de guarda*” d’abans d’arribar a Rifà, hi havia un camí que baixava des de la carretera i, passada la via del tren, es bifurcava en dos, un primer tros curt anava cap a ponent, cap a l’inici de les parcel·les dels aiguamolls i un segon girava cap a llevant per anar a trobar quasi la sortida al mar de Rifà; aquest darrer, permetia accedir als camps de conreu que hi havia entre aquest camí i Rifà. Molts anys després de la construcció de la línia fèrria, Miró pintaria aquesta “*casilla de guarda*” de Rifà en el quadre “La cabana del guardavies” (1915).

En el cinquè tram, un cop passada la Pixerota i fins la riera de Riudecanyes, al voltant de la via del tren, tot són camps conreats. A la zona costanera hi tornem a trobar una munió d’aquelles petites parcel·les quadrades que deïem que serien aiguamolls. Més o menys a la meitat entre la Pixerota i Riudecanyes hi ha una “*casilla de guarda*”.

TRAM 5 (costat esquerre)



En aquest tram veiem una munió de camins; com deia, hi havia molts camps conreats. Ben aviat, un cop passada la Pixerota, trobem dos camins paral·lels i propers que perpendicularment creuen la via del tren (no hi consta pas a nivell) i que baixen cap al mar; un d'aquests dos deu ser l'actual que baixa des de la "Caseta del rellotge". Aquella "casilla de guarda" permetia creuar la via un altre camí que també baixava de la carretera i girava cap a llevant, cap als camps de les Barqueres, cap a la riera de Riudecanyes. En aquesta zona s'hi veuen dibuixats d'altres camins. Finalment, paral·lel a la riera, trobem el dit camí dels Prats. Ferran Jové l'esmenta en el seu llibre a la pàg. 408, on hi diu: "ara ja no l'anomenen gaire i pot haver iniciat un procés cap a la seva desaparició. Arrenca en perpendicular del camí del Prat o Carrerada i baixa paral·lel a la riera de Riudecanyes, que té ben a la vora, a l'ala oriental; travessa la carretera de València i segueix avall. És el mateix que ara s'anomena poc o molt del Nacra". A l'altre costat de la riera de Riudecanyes, ja al terme municipal de Cambrils hi ha un edifici que podria ser el "Mas de l'Arany".

TRAM 5 (costat dret)



Riera de Riudecanyes

Mas de l'Arany?

Via del tren

Continuant amb la inauguració de la línia de Tarragona a València, uns dies després el "Diario de Tarragona", del 19 de març, comentava: "La línea férrea de Valencia a esta ciudad cuenta 262 kilómetros aproximadamente. De ellos corresponden 30 a la interrupción que se sufre a las inmediaciones del Ebro. El resto o sea 232 kilómetros han quedado ya definitivamente terminados y abiertos a la explotación... Los trenes recorren en siete horas y cuarenta y cinco minutos, los 232 kilómetros de vía férrea y las diligencias cruzan en cinco horas, contando en ellas las detenciones y trasbordos, los 40 kilómetros que por la carretera separan las estaciones de Ulldecona y Amposta pasando por Tortosa...". Diu que les diligències anaven d'Ulldecona a Amposta, quan deu ser a l'Aldea. A més, sabem que aquest trajecte es faria passant per Tortosa. Aquesta era la "AVT". Aquell diari, a continuació explica que quan estigués oberta la línia de Martorell (la "TBF", Tarragona – Barcelona - França), es trigaria unes setze hores per anar de Barcelona a València.

El problema de creuar l'Ebre, a més de permetre que una gran població com Tortosa estigués connectada al ferrocarril, era que el pont que es projectés a Amposta havia de permetre el pas de vaixells fins al port de Tortosa. I l'exèrcit exigia que el pont tingués una amplada entre pilars de 17 metres. Finalment el Govern va decidir el 1866 que el millor punt per fer el pont del ferrocarril per creuar l'Ebre era a Tortosa. Es va inaugurar el 21 de juny de 1868.

Es interessant esmentar el nombre d'habitants dels diferents pobles i ciutats d'aquest tros de recorregut. Amb dades del cens de 1857, just abans de la planificació del ferrocarril, tenim que Tortosa tenia 24.977 habitants, Tarragona 19.760, Cambrils 2.140, Vandellòs (i l'Hospitalet) 1.787, Amposta 2.816 o Ulldecona 5.864. Cal esmentar que l'Ametlla i l'Ampolla pertanyien al Perelló; la població total era de 2.600 habitants. L'Ametlla, la històrica "La Cala", se'n segregaria el 1891 i l'Ampolla no ho faria fins al 1990. Per acabar, citem les poblacions de Reus 28.171, Mont-roig 2.423, Montbrió 1.228 i Riudoms 3.478 habitants.

La inauguració de la línia fèrria entre Martorell i Tarragona es faria el 15 d'abril de 1865, amb la qual cosa quedaven unides Barcelona i Tarragona i, des d'aquesta, a València. Com que el trajecte Barcelona-València corresponia a dues companyies diferents, es feia amb dos trens, el que arribava a Tarragona des de Barcelona i el que sortia d'allí cap a València.

El 28 de gener de 1862 ja s'havia inaugurat la línia de Barcelona a Girona i el 20 de gener de 1878 arribaria a Portbou, enllaçant amb França.

El 1891 aquella companyia "AVT" seria absorbida per la "*Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España*", coneguda per la del "Norte". Poc a poc, les diverses companyies del ferrocarril es van anar fusionant o absorbint i, a inicis del segle XX, sols quedaven la del "Norte" i la "MZA" (Madrid, Zaragoza, Alicante). A partir del 1925 es produiria el procés de fusió d'aquestes dues que conclouria el 1936. El 1941, amb el règim franquista, naixeria la RENFE.

El tram d'Ulldecona a Tortosa s'inauguraria el 19 de març de 1867 i el de Tortosa a L'Aldea el 8 de maig de 1867.

El "Diario de Tarragona", del 31 de juliol de 1868, explicava una notícia que havia publicat "El Principado" el día 28: "*A las dos de 1a madrugada de hoy cuando varios viajeros que venían en el tren que salió de Valencia á las seis de ayer tarde, al pasar uno de los ómnibus destinados al trasbordo de viajeros por el puente de madera llamado de las "Barcas", contiguo á la población de Tortosa y en un punto en donde hay una rápida subida, al llegar casi a lo alto de ella, han visto con asombro precipitarse el carruaje hacia atrás en medio de las tinieblas hasta tocar la barandilla del referido puente con grave peligro de ser sepultados al fondo del rio Ebro. Los pasajeros que iban dentro del muy cargado carruaje tirado por dos malas y muy fatigadas caballería, se han arrojado de él para no ser víctimas de un accidente del cual gracias á la Providencia de han salvado milagrosamente, contribuyendo tal vez á ello la caída de una de las caballerías. Damos publicidad a este comunicado para que la empresa de aquella línea en los pocos días que faltan hasta estar habilitado el puente*

nuevo sobre el Ebro, dicte las disposiciones oportunas para evitar tamaños contratiempos”.

Segons hem esmentat abans el pont es va inaugurar el 21 de juny de 1868, però encara no hi deurien passar els trens.

En aquesta notícia anterior surt el pont de “*las Barcas*” de Tortosa. En aquell llibre citat anteriorment “*Descripción geográfica, histórica-estadística e itineraria que acompaña al Mapa geográfico de la provincia de Tarragona*” (1846) de José Ruiz Ruiz i José Cliviller, a la pàg. 63, es descriu aquest pont: “... *está apoyado sobre nueve barcas...*”, diu que la seva extensió és de 576 “*palmas catalanes*” i la seva amplada de 26 pams. He trobat que el “pam català” (també dit de Barcelona) correspon a 19,43 cm., per la qual cosa, aquell pont de barques tenia una longitud de 111,91 metres i una amplada de 5,05 m. El llibre acaba dient d’aquell pont que el seu manteniment és molt costós per al municipi.

En aquella nova línia fèrria que anava de Tarragona a València encara no hi havia cap estació a Mont-roig. El dit “*apeadero*”, el baixador, no es faria fins al 1930.

El “ferro-carril” era un element estrany per a moltes persones. He sentit explicar a algun vell de Mont-roig que un avantpassat seu deia que aleshores “corria el mal art per la terra”.

CAPÍTOL IV

Vèiem en el darrer lliurament, com el 12 de març de 1865 es va inaugurar la línia del “ferro-carril” de València a Tarragona i, en l’anterior, que el diari “El Principado” de Barcelona, dos anys abans (el 4 de març de 1863, citant el “Diario de Reus”), deia: “Se ha remitido a la aprobación del gobierno de Su Majestad el proyecto de camino vecinal, que partiendo de Reus y pasando por Riudoms y Montbrió ha de concluir en Mont-roig.”. I també que en el llibre “Comportament polític i actituds ideològiques al Baix Camp (1808-1868)” (Associació d’Estudis Reusencs, 1983) de Pere Anguera, a la pàg. 130, s’hi comentava que, amb data del 9 d’agost de 1864, “el govern civil autoritzà Josep Vidiella a establir el servei de tartanes per a viatgers i mercaderies de Reus a Mont-roig...”.

Havien passat cinc i sis anys però el camí carreter de Mont-roig a Reus estava en condicions lamentables. Ho explica el “Diario de Tarragona”, del 17 de setembre de 1869, “El corresponsal”: “Llegué a esta (Mont-roig)... con el objeto de veranear unos días y disfrutar de las dulzuras que ofrece la vida campestre... 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 que exponga al transeúnte, a cada paso, a un vuelco que le descoyunte o que le cause un siniestro no previsto... A todo esto expone la vía que conduce desde Reus a esta declarada carretera vecinal con los estudios y trabajos de oficina necesarios para llevarla a cabo, pero que hasta ahora no han dado resultado alguno ni podrán darlo hasta que nuestra celosa diputación provincial se ocupe con preferencia de esta rica comarca, que además de sus productos representa también, los que fluyen de Pratdip, Vilanova de Escornalbou, Botarell, Montbrió, Riudecañas, Dosaiguas, Llaberia, Colldejou y Vandellós, sin cortar la benéfica influencia que proporcionaría a otras poblaciones que enlazarían sus caminos con esta importante vía, cuyo fin, la naturaleza del terreno le señala, Tivisa, Ginestar y el Ebro...”.

En el llibre “Recuerdos de un viaje (sic) por España” (1862-1863), de la “Imprenta del establecimiento de Mellado”, a la pàg. 99, comentant coses remarcables de la ciutat de Tarragona afegeix: “En las costumbres de esta provincia encontramos poca diferencia de las otras dos del Principado que habíamos recorrido. Lo que más nos llamó la atención fue las danzas denominadas valencianas, en las que se forman pirámides o torres de hombres unos sobre otros en número de ocho, y que terminan con un niño de corta edad. El juego de pelota está muy en uso, y la caza de aves por medio de redes...”. A continuació l’autor (desconegut) ens diu: “Teníamos trazado nuestro itinerario por Cambrils, Coll de Balaguer, Perelló, Tortosa y Amposta, para entrar en el reino de Valencia, pero la circunstancia de hallarse en el puerto de Tarragona un bonito vapor que debía hacer escala en Vinaroz, nos determinó a hacer por mar este viaje (sic)... En nuestra rápida navegación, avistamos por un instante y dejamos atrás el cabo de Salou, que forma un gran mogote (elevació del terreny aïllada) de color amarillo y que protege un buen fondeadero defendido por dos baterías y dos torres, la punta y rio de Hospitalet, el castillo de San Felipe, derruido por los ingleses en la guerra de la independencia, y que corona el Coll de Balaguer...”. Fins al segle XIX el transport de persones i fonamentalment de mercaderies, entre diferents ciutats del Mediterrani es feia principalment per mar. Per exemple, entre Barcelona i Tarragona. Com havíem vist anteriorment, en el segon capítol d’aquesta sèrie, el trajecte de Mont-

roig cap avall, cap a l'Ebre, era un camí molt dificultós i amb el perill de topar-se amb algun lladregot.

Jean Charles Davillier descriu aquests perills a *“L’Espagne”* (1874). Aquest és el famós llibre il·lustrat per Gustave Doré. Ambdós van estar viatjant per Espanya del 1862 al 1873. Anaven enviant les cròniques i els dibuixos i s’anaven publicant per capítols a la revista *“Le Tour du Monde”*; finalment es van recollir en un llibre que es va publicar el 1874. En el primer capítol, a la pàg. 14, esmenta que ara ja s’hi pot anar amb ferrocarril des de Tarragona cap a València i aprofita per descriure com era abans. Diu que *“era una de les rutes amb pitjor reputació pel que fa als robatoris. Si un creu les històries d’un bon nombre de viatgers, no deixaria d’esperar alguna aventura; i els que no havien estat atacats deien que havien estat a punt de ser-ho, i explicaven algun fet amb espanyols misteriosament ocults amb una manta i disparant de cop i volta, o de fulles afilades brillant als raigs de lluna...”*. Es probable que la seva imatge d’una Espanya romàntica, exòtica i salvatge, li fes exagerar els fets. Continua: *“Les diligències eren regularment aturades... La professió, que era lucrativa, s’exercia gairebé obertament, cada ruta era explotada per una banda, que la tenia com de propietat. S’explica que els cosarios... estaven conxorxats amb els bandits; mitjançant una suma discutida amigablement deixaven passar els viatgers pel seu camí. Els cosarios feien pagar als viatgers, a més del preu, una prima d’assegurança que els garantia de qualsevol atac; es deia viatge complet; si un volia arriscar-se als perills, sense pagar la prima, era el viatge simple. Algunes vegades el cap de la banda, ja sigui per fatiga o per fàstic, decidia deixar els assumptes; aleshores ell demanava rebre un indult; es a dir ser amnistiats; però abans ell havia de vendre a algun altre bandolero la seva ruta i els seus clients... i posar al seu successor al corrent dels assumptes...”*.

Una de les accepcions del diccionari de la Real Academia Española diu que “cosario” és un *“hombre que conduce personas o cosas de un pueblo a otro”*, estaria associat a traginer. He sentit explicar fa anys a algun vell de Mont-roig que un convilatà dit “el pessetero” feia pagar una mena de peatge (una pesseta de l’època) pel dret de pas pel Coll de Balaguer. Ferran Jové Hortonedà cita aquest malnom en el llibre “Estudi onomàstic de la vila de Mont-roig del Camp” (1999), a la pàg. 388.

Aquest llibre de Jean Charles Davillier és interessant doncs aprofita, casualment, quan surt de Tarragona, per descriure molt detalladament com eren i qui les conduïa aquelles diligències (i d’altres vehicles) que anaven pels camins de l’Espanya de mitjans del segle XIX. Escriu a la pàg. 17: *“El personal de la diligencia es compoza invariablement del mayoral, del zagal i del delantero. Un es pot imaginar, el tipus del mayoral, un home gros amb cara llarga i pell fosca... vestit amb un mocador nuat al clatell i amb un sombrero calañés, barret andalús amb les vores arremangades i amb dues borles de seda negra; porta el marsilla, vestit curt decorat amb brodats i cordons, amb dos peces de drap roig o verd als colzes... i un pantaló que baixa fins més avall dels genolls... es el calzón de pellejo... du sabates blanques recobertes de botines... El mayoral es un personatge important, ell ho sap i n’abusa, mana despòticament no tan sols sobre els seus subordinats, sinó també sobre els viatgers...”*.

En el llibre *“Manual para viajeros por España y lectores en casa”* (1845) de Richard Ford, es descriu que el “mayoral” (o “calesero”, el que duia la calessa, la diligència) du el “marsilla”, o també dit jaqueta de marsellès; diu que el nom ve *“del antiguo traje moro de Marsilla, en África”* i afegeix que *“estas chaquetas de calesero son imitadas*

con frecuencia por los elegantes o majos... Cuando la chaqueta no se lleva puesta suele ir colgada del hombro izquierdo, a la manera de los húsares... El calesero andaluz lleva polainas o botines... Los caleseros de la costa oriental llevan el calcetín valenciano, que no tiene suela, y las sandalias romanas, hechas de esparto, con suela de cáñamo, alpargatas... El zagal imita la forma de vestir del mayoral en la medida en que sus medios se lo permiten...”. Richard Ford fou un hispanista anglès que va viatjar per España del 1830 al 1833.



Coll de Balaguer. Gravat de Gustave Doré (1806)

Jean Charles Davillier, ja havíem vist com descrivia al “mayoral”, ara ho farà amb les altres dues persones que conduïen la diligència, el “zagal” i el “delantero”. (A la pàg. 18): “El paper del zagal es dels més actius, la meitat del seu temps el passa corrent al costat de les mules... a vegades corre ràpidament de la primer a l’última, donant a cadascuna un cop de bastó, a vegades se’l veu davant de tot, fent provisió d’una certa quantitat de pedretes que llançarà encertadament a les orelles de les besties més mandroses.... Em pregunto com les mules espanyoles poden resistir els innombrables cops que reben... El vestit del zagal es dels més senzills i lleugers...una camisa de color, un pantaló de cotó envoltat d’una llarga faja, una cinta de ratlles, i per sabates les alpargatas... El zagal porta sempre darrera l’esquena, passant per sota el cinturó, un pal prim i flexible, instrument indispensable per la seva professió. El delantero... va muntat sobre la primera mula del costat esquerra, Se’l anomena el condemnat a mort per l’extraordinària duresa del seu treball; pot estar algunes vegades quaranta-vuit hores assegut a la sella, i fins i tot més. El delantero es un noi de quinze a vint anys, va extraordinàriament vestit amb la montera, una mena de gorra de pell de xai (és el barret tradicional dels toreros). En els temps passats, el personal de la diligència no era complert sense els escopeteros; es deien així dos guardes encarregats de protegir als viatgers en els atacs; ells s’estaven al lloc més alt de la diligència per veure la ruta. En tot el viatge, el mayoral i el zagal no paren de cridar a les mules, doncs cadascuna té

un nom particular; s'hi adrecen amb entonacions divertides, amb tota mena de qualificatius, a vegades afalagadors, a vegades injuriosos, segons les circumstàncies. O dient bromes com: “¡Coronela, en llegando a casa me haré una papalina con tu pellejo! (sic). La nit no atura aquesta música, i quan el mayoral sucumbeix al somni, se l'escolta encara murmurar: “Capitanaaaa... comisarioooo... raa... puliaaaa... bandolero... arre, carboneraaaa...”, fins que totalment adormit, serà substituït pel zagal, que continua amb el mateix to.

Més tard explica que “la diligencia es el mitjà de transport aristocràtic; no va més que per rutes reials, caminos reales o carreteros...”. També que, amb el desenvolupament del ferrocarril, van desaparèixer, pràcticament. A la pàg. 21 prossegueix amb els diferents vehicles: “També hi ha el correo, que va més ràpid i no admet més que dos o tres viatgers; es un vehicle amb poca estabilitat. També el coche de colleras, més petit que la diligencia, que està arrossegat per mitja dotzena de mules... i no fa més que deu llegendes (al dia)... Després tenim la galera, cap instrument de tortura no mereix millor nom. Es un carro molt llarg sustentat per quatre rodes; el seu sòl es composta de llargues malles d'espart, en forma de corba, i gairebé toca el terra; sobre aquest pis s'hi col·loquen en desordre mercaderies i viatgers, millor seria dir els condemnats... L'interior d'una galera es un veritable caos, els viatgers estan obligats a lluitar contra els equipatges que cauen sobre ells, i als quals el mayoral dona prioritat, doncs ell n'és el responsable. Els desafortunats viatgers, alguns acaben amb les costelles trencades... Els carros, tan poc sòlids com les galeras i d'un desplaçament molt lent, no tenen més que dues rodes i rarament transporten viatgers. La tartana es un vehicle apart, es més propi de València i Murcia... No ens oblidarem de parlar dels peones camineros... són vianants encarregats dels camins. Porten normalment en el seu barret una placa de cuir indicant la seva professió; també duen el pic i la pala, i casi sempre tenen al costat d'una escopeta, o bé un vell retaco, un fusell curt, armes oxidades, però suficients per fer respecte als rateros. Es dona aquest nom als lladregots... són uns aprenents de bandido, un lladre amateur...”.

Jean Charles Davillier en aquest llibre, “L’Espagne” (1874), fa una descripció ben acurada de les diligències (i dels vehicles de transport que hi havia). El seu relat sobre els tremperis que deuriem passar els viatgers, amb els cosarios, bandoleros o rateros, ens duen a recordar algunes d'aquelles pel·lícules del “Far west”. No deuria ser gaire fàcil, ni tranquil, anar de Mont-roig cap a l'Ebre.

Davillier, a la pàg. 22, ens explica una breu excursió a Reus: “després d'una nova visita a Tarragona, nosaltres aprofitem un tram de ferrocarril que ens porta en una mitja hora a Reus, ciutat manufacturera molt important, la pàtria del general Prim i del famós pintor Fortuny...”. Després comenta com era el camí que es feia antigament, quan encara no hi havia el ferrocarril, des Tarragona cap a València: “la ruta s'esdevé molt accidentada, de tan en tan, hi ha algun desviament, veiem el mar, d'un blau intens, solcat de chalupas de pescar amb veles triangulars; després la ruta s'allunya per apropar-se de nou...”.

Les cròniques de Davillier sobre Catalunya les deuria fer el 1862 o 1863, a l'inici del seu viatge per Espanya. Tal com explica, per Tarragona hi deuria passar varis cops. Sabem que el tren de Tarragona a Reus va començar a circular el 13 de maig de 1863. I el de Tarragona a València el 12 de març de 1865.

Veiem que per aquests anys, el 4 de març de 1863 aquell diari “*El Principado*” parlava del projecte “*de camino vecinal, que partiendo de Reus y pasando por Riudoms y Montbrió ha de concluir en Mont-roig*.” Sembla que es va començar a fer el 1869. Però la cosa anava molt lenta. A “*La Opinión*”, del 5 d’octubre de 1875, podem llegir: “*Nos escriben de Montbrió y de Montroig diciéndonos que el trozo de camino comprendido entre aquellos dos pueblos está intransitable, lo mismo que el de Montbrió a Riudoms...*”.

El “*Boletín Oficial de la provincia*” de Tarragona, del 21 d’agost de 1877, publicava l’ordre núm. 2240 del jutge de primera instància de Reus en la què es citava “*un sugeto (sic) de nacionalidad italiana, de unos treinta años de edad, que en la vigilia del día de Santiago se hospedó en la posada de Miguel Nolla, de la villa de Montroig, al que vendió una jumenta (una somera), marchándose al día siguiente según manifestó en busca de trabajo de su oficio de cubero...*”; el citaven pel robatori d’una burra a un cambrilenc. Un cubero era una persona que fabricava bótes, d’aquí ve l’expressió castellana de “*a ojo de buen cubero*”, algú que sabia aproximadament la quantitat de líquid que hi havia en una bóta.

Aquesta ordre ens dóna constància que a Mont-roig, el 1877, hi havia una fonda i que era del Miquel Nolla. En el llibre “*Guspíres de la història de Mont-roig*” (Associació de Veïns Muntanya Roja, 2000) de Francesc Rom Serra i Martí Rom, en el capítol 5 (“El transport”), a la pàg. 48, es parla que al poble, a cavall entre els segles XIX i XX, hi havia un hostel que duia una família dita de cal Pessic. Mont-roig era el lloc d’on partien cap a Reus, important centre econòmic, les persones dels pobles del voltant (Pratdip, Colldejou...). Recordarem el rellevant mercat dels dilluns on s’hi feien tractes sobre el bestiar, els vins, olis i altres productes del camp.

El govern de la Restauració va aprovar la “*Ley de Ferrocarriles*” (1877) on es proposava, entre d’altres, la nova línia Val de Zafán – Alcañiz – Reus – Tarragona. Aquesta línia pretenia donar sortida a les mines de carbó del Bajo Aragón, primer anant fins a Tortosa i d’aquí al port de Sant Carles de la Ràpita i també fent una connexió amb la important via fèrria de Tarragona a Barcelona. Les gestions seran llargues i no serà fins al 1895 que es posarà en servei un primer tram de La Puebla de Híjar a Alcanyís. Aquesta línia, apropant-se a Reus, passaria per Mont-roig.

A “*La Vanguardia*”, del 27 d’octubre de 1881, hi trobem la notícia de la proposta de “El ferro-carril directo de Madrid a Barcelona”, on explica que “*la dirección aproximada... es una línea recta entre Madrid y Barcelona*”. Aleshores la línia existent passava per Guadalajara, Calatayud, Saragossa i Lleida. Argumentava que, amb aquella proposta, es reduïen noranta-cinc quilòmetres, dels 707 que feia l’altra. Sortia de Madrid cap a Guadalajara, Molina de Aragón, Montalban, Casp, Flix, creuava l’Ebre a Garcia... i diu: “*desde el Ebro va el trazado en dirección a las montañas de Falset, cruzándolas con un túnel de 7.700 metros, pasando antes por las poblaciones de Guiamets y Capsanes, cuya estación estará situada frente a la boca de entrada del túnel y servirá para la importante población de Falset, que deja a 5 kilómetros a la izquierda. A la salida del túnel se encuentra la pequeña población de Pratdip y el trazado sigue por el tortuoso torrente de Pradell del cual sale en dirección al pueblo de Montroig, que queda tocando a la derecha de la línea; pasa por frente de Montbrió, Riudoms, y llega a Reus, cuya población queda a la izquierda de la línea...*”. Després passa entre El Morell i la Pobra de Mafumet, cap al Catllar i a enllaçar, a Picamoixons, amb la de Barcelona.

La “Gaceta de los caminos de Hierro de España y Portugal” (1884) explica que “*está completamente concluido y dentro de breves días será presentado para su aprobación, el proyecto de un ferro-carril, que partiendo de Reus y enlazando con las líneas de Lérida a Tarragona y directa de Barcelona a Madrid, vaya a bifurcar con la de Valencia a Tarragona en el Hospitalet, atravesando la rica comarca de Riudons (sic), Monsbrió (sic) y Montroig, cuyo comercio de vinos con Francia es de una importancia extraordinaria...*”.

Al diari tarragoní “La Opinión”, del 25 de juliol de 1884, hi ha una carta a “Correspondencia” dirigida al director del diari, firmada per “Alberto” i enviada des de Mont-roig. Comença: “*Es verdad que prometí a usted escribir alguna correspondencia aunque de tarde en tarde; pero también es cierto... no ignora, que son múltiples mis quehaceres...*”. Aïat explica el motiu del text: “*sabe todo el mundo las fundadas esperanzas que este vecindario acariciaba de que la vía férrea del centro pasaría por este pueblo...*”. Deu referir-se a la notícia dels diaris, per exemple aquella “La Vanguardia” (27-10-1881) citada anteriorment de “*El ferro-carril directo de Madrid a Barcelona*”. A continuació comenta que, dissortadament, aïat el projecte va semblar que no es faria, però (tres anys després) els diaris tornaven a parlar de la línia fèrria. Explica que dies enrere el mateix diari comentava que el “*inteligente ingeniero, don Joaquín Escoda Rom, venía a practicar los estudios necesarios para la construcción de un camino de hierro que saliendo de Reus pasara por esta villa. La satisfacción dibujóse en todos los semblantes... pues este señor pasó en Montroig sus más juveniles años... (y) cuenta en este pueblo con muchísimas simpatías... El domingo pasado ha tenido lugar una numerosísima reunión en el teatro de esta localidad, con el solo objeto de ir a cumplimentar al amigo de la niñez...*”.

El diari “La Opinión” l’havia fundat el 1875 el mont-roigenc Pere Antoni Torres Jordi, de “cal Jordi”. En diverses etapes del diari ell mateix n’era el director. També seria el primer director de “La Vanguardia”, des del primer número, l’1 de febrer de 1881, fins al juliol de 1882. Així doncs, sabem que “La Opinión” era un diari que seguia les directrius del Partit Liberal que liderava Práxedes Mateo Sagasta. Aquest diari va existir fins al 1904, tres anys després de la mort de Torres Jordi. Sobre la notícia que acabo de reproduir caldrà concloure que aquell “Alberto” deuria ser un rellevant liberal de Mont-roig o molt relacionat amb el poble. També s’hi diu que van fer una reunió “*en el teatro de esta localidad*”, deuria ser el dit “Casino de Baix” (creat el 1869). Per a més informació podeu anar al text “El Porvenir Democràtic (El Casino de Baix)” publicat a “**Ressò mont-roigenc**” del núm. 92 al 98. Queda per esbrinar qui era aquell enginyer relacionat amb Mont-roig, Joaquín Escoda Rom; sembla lògic pensar que potser els seus pares, o algun d’ells, eren del poble.

El mateix diari “La Opinión”, uns dies després, el 5 d’agost de 1884, tornava a publicar una carta del mateix “Alberto”. Explica el dinar dedicat a aquell enginyer mont-roigenc que es va fer a l’ermita de la Mare de déu de la Roca el dimecres 29 de juliol. Diu que foren unes trenta persones, entre les quals hi havia dos enginyers més que col·laboraven en el disseny de la línia. Com era freqüent en les descripcions de l’època hi ha algun paràgraf exaltat: “*Tú conoces la embriagadora poesía y el encanto que respiran estos campos... el carácter expansivo (sic) de las personas que fueron a la ermita, juzga pues de la alegría que reinaría en esta romería... Preciosos ramos de flores por aquí, artísticos ramilletes de dulces... Después de cuatro horas de estar en la mesa,*

destapóse el espumoso champagne abriendo los brindis un joven médico, que hace como un año que está entre nosotros...”. Continua: “Levantóse el señor Escoda y con fácil palabra, aunque algo emocionado... brindó por la prosperidad de Mont-roig... diciendo luego: brindo para que en el breve plazo de tres años lleque la locomotora hasta las puertas de esta población... Después... tomó la palabra el señor Vernet... A este siguió... el señor Dalmau amigo íntimo de toda la vida del señor Escoda, haciendo por último el resumen el señor Gassó y Folch...”.

El diari “*La provincia de Tarragona*”, del 29 d’agost de 1887, tres anys després de l’anterior notícia, publicava una crònica del corresponsal a Montbrió on es feia ressò de la notícia d’un diari de Reus que deia que properament es farien els estudis previs d’un “*tranvía de vapor*” que aniria de Reus a l’Hospitalet. Avança que és “*una noticia de verano... una hermosa ilusión...*” i fa una valoració del seu ús, parla d’uns cent viatgers al dia (pagant cadascun quatre rals) i d’una recaptació d’unes 125 pessetes pel transport de mercaderies. Els números no li surten. “*Para que el... tranvía... pase a ser un verdadero proyecto... se hace necesario que antes se de mucha vida y movimiento a Riudoms, Montbrió, Montroig, Vandellós, Pratdip y Hospitalet, protegiendo la agricultura y todas las industrias que de la misma emanan...*”.

Eren anys de gran empenta innovadora en el transport, les comarques potents econòmicament (com el Baix Camp) intentaven tenir línies fèrries per donar sortida als productes del camp. Vèiem com es remarcava la importància del comerç del vi a Mont-roig, en aquells anys de les darreries del segle XIX. Només havien passat uns vint i pocs anys de les descripcions viscudes (1862 i 1863) per Jean Charles Davillier en el seu llibre “*L’Espagne*” (1874), amb els seus cosarios i bandoleros fent malvestats per aquelles contrades del Coll de Balaguer. Eren temps de canvis.

CAPÍTOL V

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 Riudecañes” hi ha el “Mas de Enramada” i després del Torrent del Gener el “Pinar del Frare”. Ja en terme de Mont-roig hi tenim: “Punta de Riera de Riudecañes”, “Barranco de la Pixerota”, “Punta de la Pixerota” i “Carabineros de Rifá”. Des de Rifá 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 “Guspíres 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”.

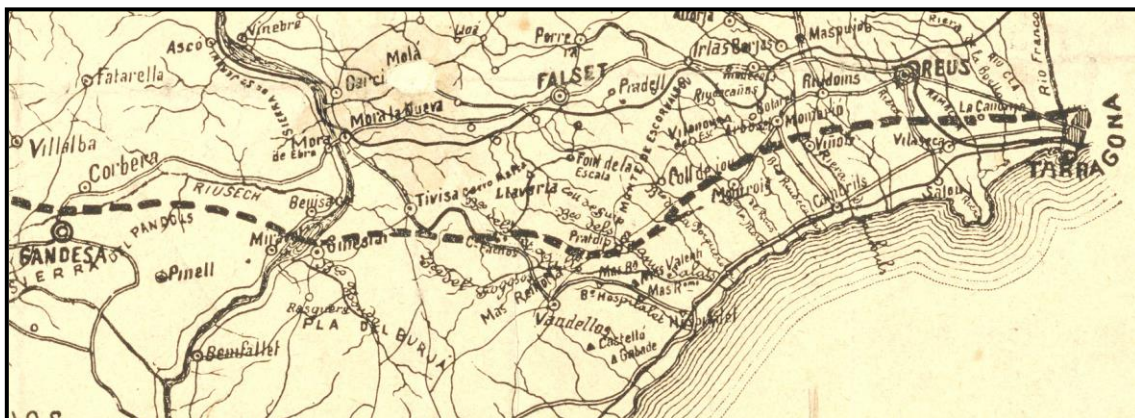
Com estem veient, en aquells anys hi havia diferents propostes de noves línies o connexions dels ferrocarrils. Hi havia aquella línia Val de Zafán – Alcañiz – Reus – Tarragona, que es posaria en servei el 1895 en un primer tram de La Puebla de Híjar a

Alcanyís. Per altra banda, aquell “ferro-carril directo 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 Pratdip i, des d’allí cap a Mont-roig i Reus. Aquestes dues propostes estaven detallades en el capítol IV.

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 Montbrió 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. Pratdip – 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...”*

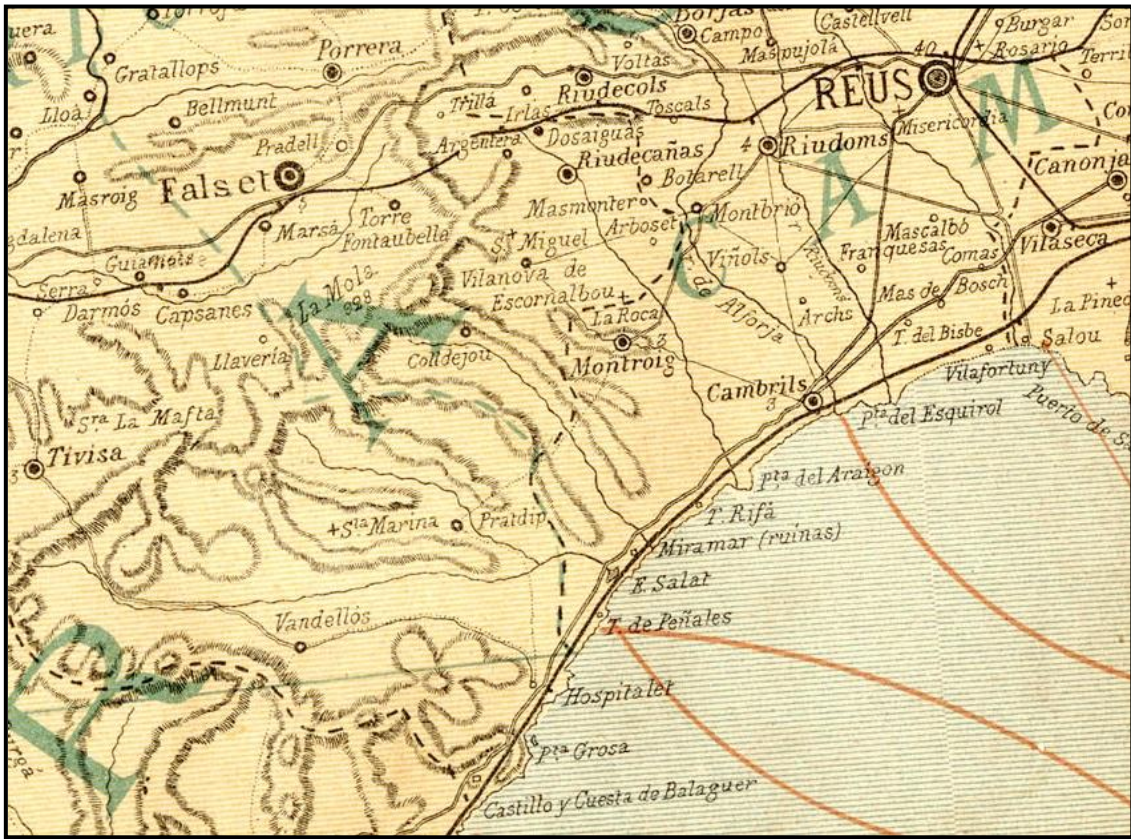
En canvi, el “Diario de Reus”, del 8 d’agost (també del 1899), exposava el projecte de “El ferro-carril económico de Reus a Montroig”. Recordarem que a l’anterior article es comentava el del “*tranvía de vapor*” que aniria de Reus a l’Hospitalet (del diari “*La provincia de Tarragona*”, del 29 d’agost 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...”*.

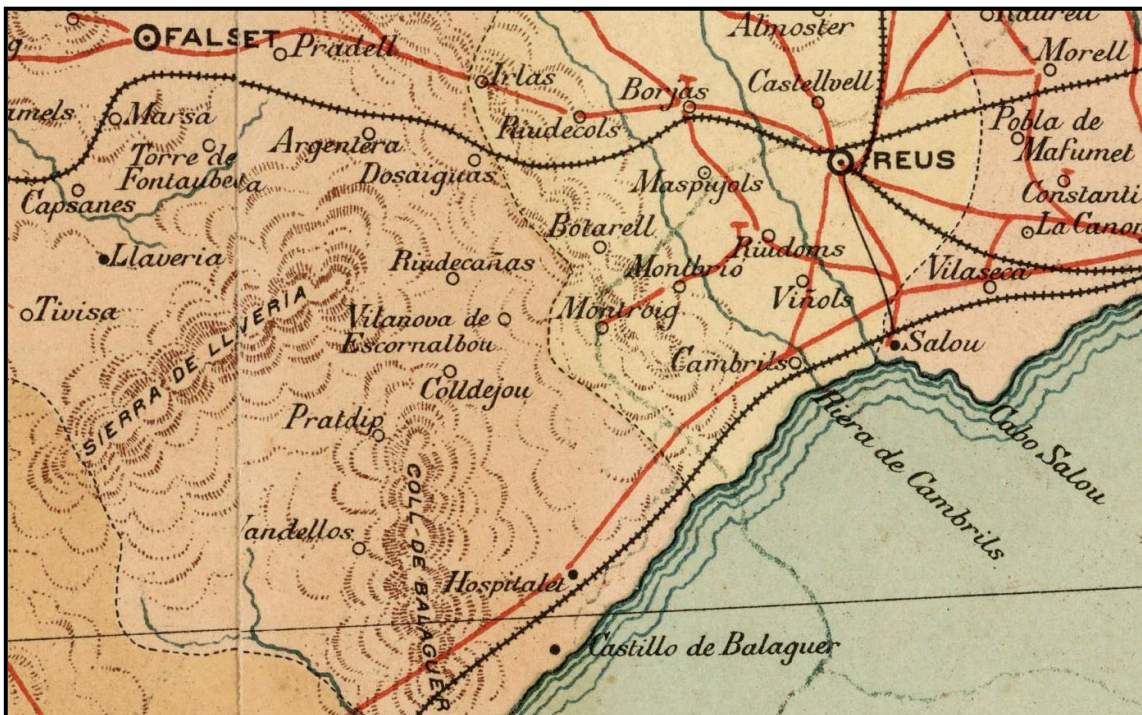
En el web de l’Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya hi podem trobar el mapa fet per Eduardo Brossa (1892), en el qual *“se indican las vías de comunicación”* entre les poblacions de Catalunya. Sorprenem com, respecte a Mont-roig, sols s’hi esmenten la que de Montbrió va directament a Riudoms (i d’allí cap a la carretera de Falset a Reus), la de Pratdip, 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) i el de Eduardo Brossa del 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 Pratdip i a Vilanova d’Escornalbou. En el tercer (ja de 1910), continua en construcció o prevista la del Pratdip 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 Pratdip 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,

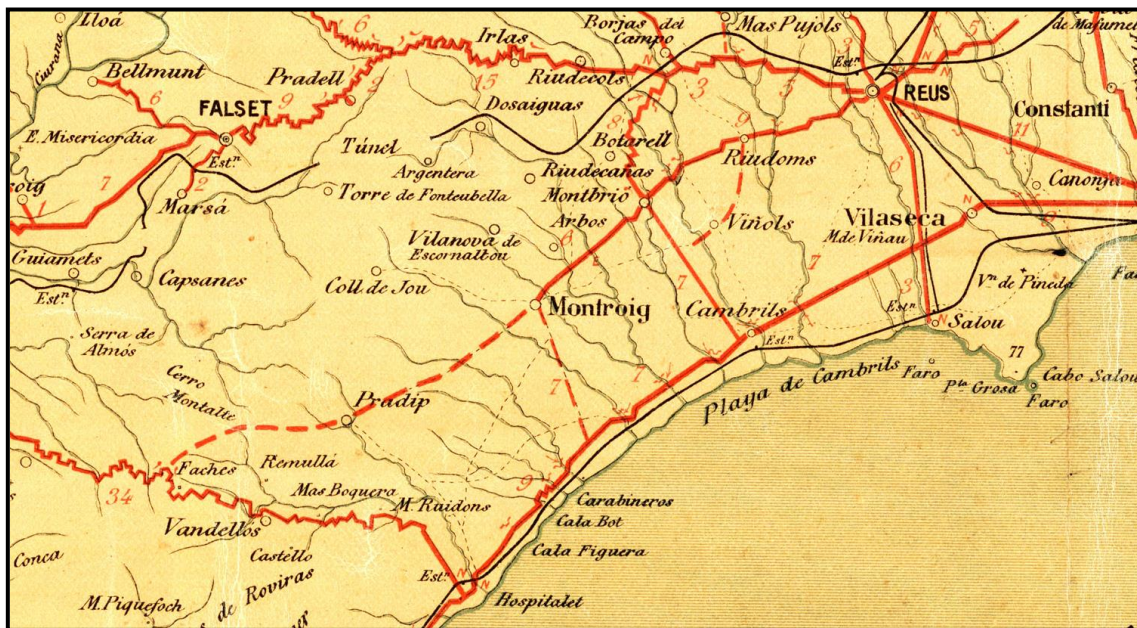
naturalment, hi ha la carretera de València. Com veiem les carreteres han variat ben poc en divuit anys, des del 1892 al 1910.



Eduardo Brossa (1892)



Alberto Martín (1900)



Eduardo Brossa (1910)

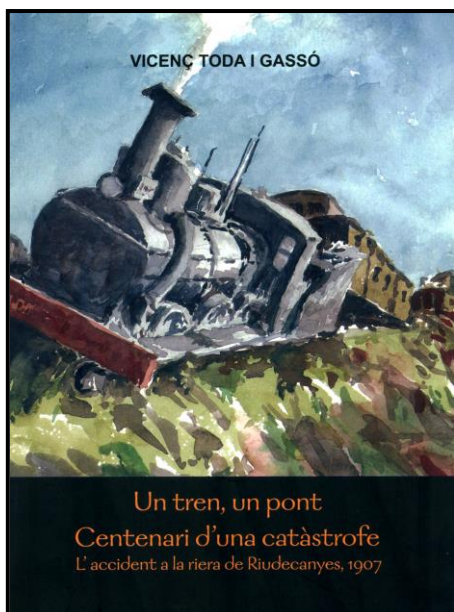
Alguna d'aquestes carreteres no deurien ser massa bones. Trobem a "El Dia", de Madrid, del 5 de febrer de 1901, que *"una tartana procedente de Montroig, en la que iban a Reus una mujer y tres muchachos, se despeñó al fondo de una hondonada en las inmediaciones de Riudoms. Cuantos iban en la tartana 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'accident a la riera de Riudecanyes, 1907"* (Centre d'Estudis Mont-rogens, 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'accident, 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'accident 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 victimas...”.

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 Loaiza i el “Sr. Sancho” (ambdós surten citats al llibre “Guspires...”, a la pàg. 36) i que el farmacèutic Escoda (Pere Escoda Casador, veure “Guspires...”, 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 Loaiza... 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 reala 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 Victimas”. 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 Ballelbó. Ben podria ser que el seu cognom real fos Balletbó.

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 y 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 Loiza “*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-roigencs 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-roigenc” 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-roigenc 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.

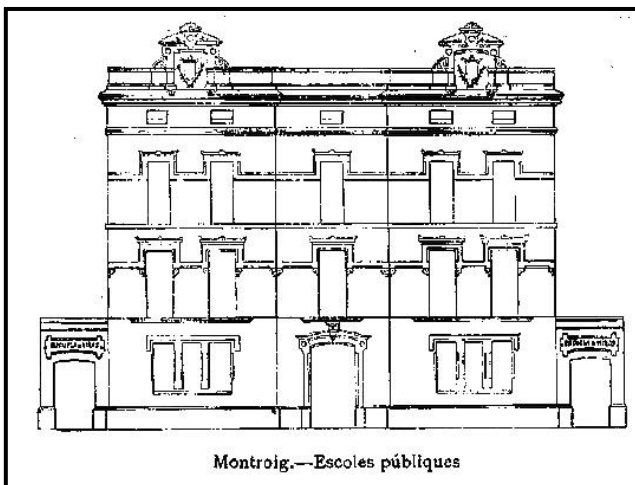
Francesc Tost Boronat, dit “Quico Tost”, es casà amb Carme Llaberia Vendrell i van tenir: Francesc, Antoni, Carme, i una altra noia. Antoni Tost Llaberia, dit “Francesc Magí” (Mont-roig, 1915 – Balsareny, 1936) seria un dels mont-roigencs recentment beatificats (vegeu “Ressò mont-roigenc” núm. 103, pàg.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

Capítol VI

A la “Geografia general de Catalunya”, dirigida per Francesc Carreras Candi, en el volum III (dedicat a la província de Tarragona) d’Emili Morera Llauredó, datat el 1910, hi trobem el plànol del nucli urbà de Mont-roig. Al nostre municipi s’hi dediquen sis pàgines (de la pàg. 658 a la 663). A més del plànol esmentat també hi ha fotografies de la muntanya de la Mare de Déu de la Roca, de la façana de l’Església nova a mig construir (aleshores era “el Fort”), de l’altar major de l’Església vella i el croquis de la façana de les Escoles noves (al carrer de La Coma).

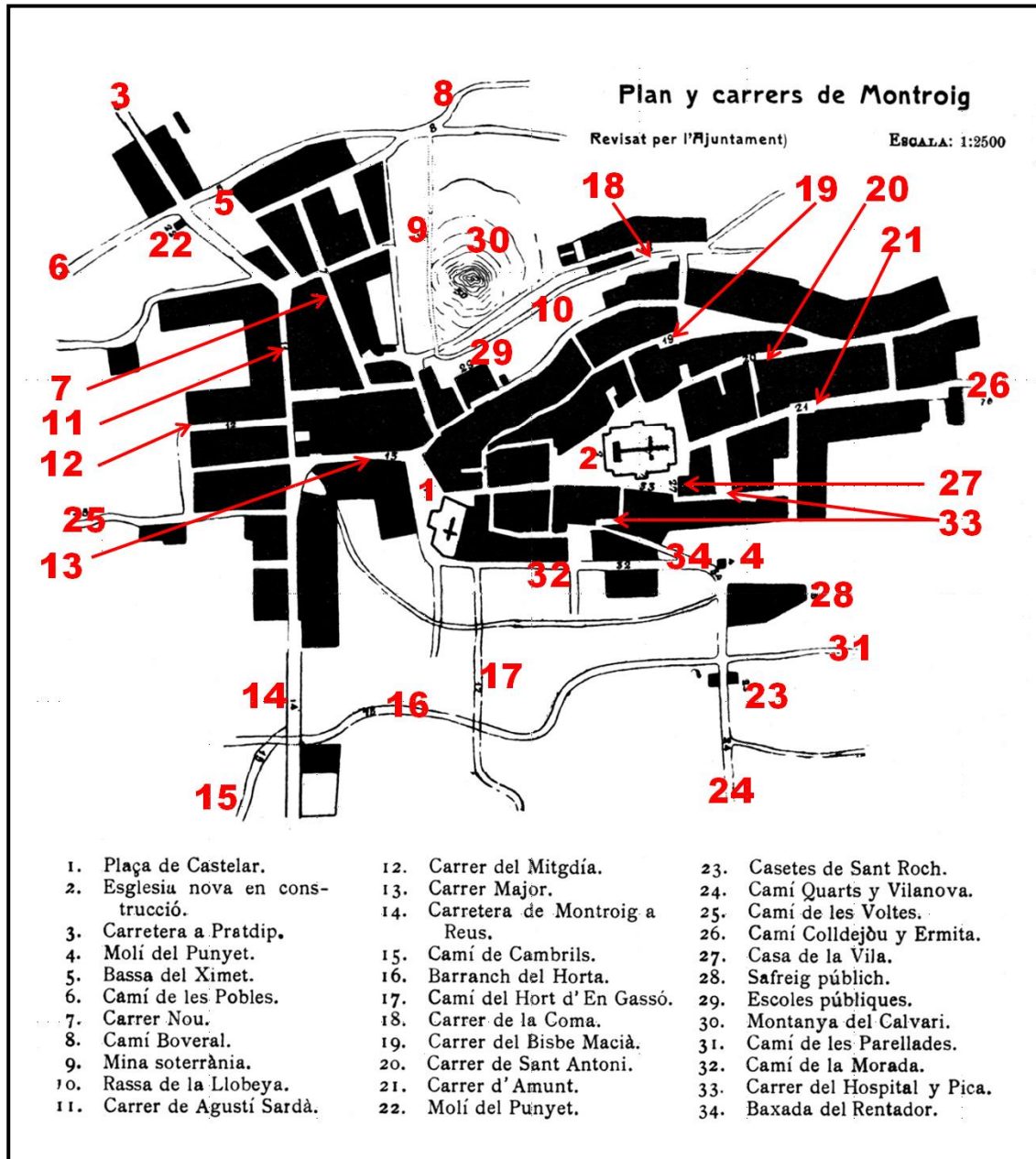


A l’inici d’aquest volum hi podem trobar un mapa de la província de Tarragona. Aquí, a més de la carretera *nacional* de Barcelona a València, hi ha la de Reus al Pratdip.



També hi ha indicat el que serien alguns camins importants: el de Cambrils a Mont-roig i un altre que, sortint de la carretera del Pratdip, més o menys un quilòmetre després de creuar el barranc de Rifà, fa cap, en diagonal, a l’Hospitalet de l’Infant. A la costa, hi tenim referenciats el barranc de l’Estany Salat, la Punta de Rifà (indicada un xic més avall) i la Punta d’ “Araigon” (la sortida al mar de la riera de Riudecanyes). Aquesta última podria ser una mistificació referida al Mas de l’Arany, al terme de Cambrils, però tocant a la riera de Riudecanyes.

Centrant-nos en el plànol del nucli urbà del poble cal destacar alguns indrets. El punt 5 diu que és la “Bassa del Ximet”. 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. 505, referenciant aquest mateix plànol, explica que hi ha una “confusió entre rasa i bassa”; és evident, doncs, que es tracta de la “rasa del Ximet”.



(En aquesta reproducció m'he permès incloure en vermell, i d'una major grandària, la numeració original).

Al punt 4 i 22 s'hi diu que són el Molí del Punyet. Ferran Jové escriu, a la pàg. 413: “indica dos molins amb aquest nom, l'un a la vora del Rentador i l'altre a la part meridional del nucli urbà, a la vora de la carretera del Prat, molins que identifiquem amb tota seguretat amb els que ara s'anomenen del Munter”. El segon estava a la cantonada, costat mar, de la rassa del Ximet amb el tros actual de la T-310z que condueix a la rotonda on s'inicia l'avinguda de Catalunya.

El camí dels Boverals (punt 8) sortia, aleshores, de darrere Les Creus (en el plànol “Montanya (sic) del Calvari”, és el punt 30). Recordarem que el 1910 encara no s’havia definit el català normatiu, aquest comença a implantar-se a partir de 1918.

Trobem que aquest plànol situa, erròniament, el carrer de “La Coma” on és ara el carrer Joan Grifoll (“La Calla”). El punt 9 és una “mina soterrània” que va del darrere de les Escoles noves fins aquell inici del camí dels Boverals. Paral·lel, i enmig de La Coma i La Calla, hi situa la “rassa de la Llobeya” (punt 10).

Vull remarcar que el 1910 ja hi havia el carrer d’Agustí Sardà (punt 11). Sabem pel “Diario de Tarragona” del dimecres 12 de febrer de 1902, que uns dies abans (el 8 de febrer) *“El pueblo de Montroig acaba de dar una patente de prueba del amor que siente por sus hijos que por su saber y virtudes han llegado a ocupar elevados puestos en la nación. Sabemos que en la noche del sábado último fue presentado a aquel cabildo municipal una sentida instancia suscrita por centenares de vecinos solicitando que una de sus calles... llevara el nombre en lo sucesivo de Agustin Sardà, y el Ayuntamiento, estimando justas las pretensiones de sus administrados, lo acordó gustoso por unanimidad”*.

Aquelles escoles noves que el mestre Emili Soler havia aconseguit impulsar amb l’acord de l’Ajuntament del 14 d’abril de 1899, van rebre l’important suport d’Agustí Sardà davant del govern de Madrid; per la qual cosa, se li va voler dedicar un carrer. Es va posar la primera pedra de les Escoles el 25 de novembre de 1904 i s’inaugurarien dotze anys després d’aquell 1899, el diumenge 15 de gener de 1911. Per a més informació, llegiu el text: “Emili Soler i Fors, mestre de Mont-roig. L’edifici de les escoles: història de la seva construcció. I altres fragments de les seves memòries”, en el qual ens descriu, amb detall, la seva relació, com a mestre, amb Mont-roig (del 1896 al 1911), a la secció “Llibres” d’aquest web de **“Ressò mont-roigenc”**.

A l’acabar la Guerra Civil, un ban del nou Ajuntament (9 de gener de 1940), imposava el canvi de nom d’aquell carrer que ara seria dedicat a Joaquín Bau (Tortosa, 1897 – Madrid, 1973), un capitost franquista comerciant d’oli i rellevant carlí. Ja en democràcia, l’Ajuntament restituiria el nom original del carrer (acta del 29 de maig de 1980).

Tornant a la descripció d’alguns indrets d’aquell plànol del nucli urbà de Mont-roig, trobem que el punt 12 és el “carrer del Mitgdia” (sic), ara carrer del Sol. El punt 17 és el “camí de l’hort d’en Gassó”; diu Ferran Jové, a la pàg 270: *“del camí ara no se’n parla gaire... arrencava dels darreres de l’Abadia, al carrer de la Murada, i prenent una direcció NNE arribava fins a l’Hort...”*, i esmenta que l’hort està a la partida dels Arenals. Sobre aquesta partida, a la pàg. 136, diu: *“arriba fins ben a la vora de la vila pel sector oriental, entre els barrancs del ratolí i el de Vilanova...”*. El punt 23 són les “casetes de Sant Roch”; escriu Ferran Jové, a la pàg. 453: *“aquestes casetes... eren al camí de Riudecanyes (en aquest plànol consta com “camí Quarts y Vilanova”), just havent passat el barranc del Rentador (i el “camí de les Parellades”), una a mà dreta i una altra a mà esquerra...”*. El punt 28 és el “Safreig públich” (sic).

A “La Vanguardia”, del 16 de març de 1909, hi trobem: *“A primeros del próximo mes de abril quedará establecido un servicio de automóviles para viajeros entre Reus-*

Cornudella y Reus-Montroig...”. Es curiós com s’estableix alhora les línies amb Mont-roig i Cornudella. Aquest cotxe deuria ser el que agafava Joan Miró (el 1909 tenia setze anys) per anar a visitar els seus avis paternals (veure el text “Joan Miró pels pobles del Priorat i el Baix Camp” publicat el 28-09-2015).

Però aquesta modernitat duraria poc, si més no, en el trajecte de Reus a Mont-roig. A la primera pàgina del “Diario de Tarragona”, del 23 de setembre de 1909, hi havia un llarg article firmat per B. Ferrer Bittiny, que el seu títol ja ho deia quasi tot: “En España como en el Rif”. *“Sospechando que los buenos propósitos del señor ministro de Obras públicas serian cada vez más firmes y se traducirían en realidades, en cuanto se refiere a la conservación de carreteras, se constituyó hace cuatro meses en Reus una empresa con el objeto de realizar por medio de ómnibus automóviles, el transporte de los viajeros que circulan entre Reus y Montroig, extremos de la línea a donde concurren por cientos los labradores y comerciantes del bajo Priorato y llano de Tarragona para sus transacciones, que, en esta época sobre todo, tienen una importancia excepcional. Puestos en circulación los automóviles, el público, amante siempre de lo nuevo y de lo progresivo, llenó los vehículos, iniciándose así una etapa de prosperidad en la comarca, que con los medios modernos de comunicación, rápidos y seguros, vió satisfecha su aspiración de arrinconar para siempre la molesta y polvorienta diligencia, que se eterniza en el camino. La gestión de algún diputado del distrito, dió de momento por resultado que se tapasen baches y rodadas y que algún vado intransitable se pusiese en condiciones de tránsito. En esta situación, todo iba á pedir de boca y el movimiento de viajeros, en dos meses, se duplicó, promoviendo la riqueza que siempre resulta de la frecuencia y comodidad de los medios de comunicación. Vinieron las primeras lluvias de Septiembre y ocurrió lo que no podía menos de ocurrir, dada la poca atención que los señores ministros suelen prestar á los servicios... Los baches, las rodadas profundas volvieron á aparecer en toda su espléndida manifestación de incuria administrativa, dando por resultado inmediato la suspensión del servicio de automóviles, en detrimento y perjuicio notorio de los intereses de la comarca...”*

El text continua ampliant el focus: “No se ha dado sin duda cuenta el gobierno ni su ministro de Obras públicas, de la riqueza que se promovería, teniendo bien atendido el servicio de conservación de carreteras... no solo por lo que aumentaría el tráfico, sino porque los extranjeros, ansiosos de visitar nuestra nación, llenarían con sus automóviles nuestras carreteras... se construirían hoteles y alejamientos cómodos y limpios en los que el turista dejase su dinero, á cambio de una estada agradable... nos pondríamos en condiciones de recibir la visita en nuestro país de diez á doce mil automóviles anuales... tendríamos que sobre el país caería una benéfica lluvia de 60 ó 70 millones de pesetas, que buena falta nos hace, siquiera para amortiguar el mal efecto que nos produce oír, como días pasados ocurrió, que el contratista de una carretera en construcción había paralizado los trabajos porque el Ministerio, con eso de la guerra, había suspendido el giro de toda cantidad destinada á obras públicas. Eso es bochornoso y nos coloca al nivel administrativo de Turquía y hasta de Marruecos. Según nos dicen, el Real Automóvil Club de Barcelona, que tantas y tantas pruebas de patriotismo viene dando desde su constitución, se ha dirigido al señor ministro en queja del caso particular de la suspensión del servicio de la línea de ómnibus automóviles de Reus á Montroig. Lo justo y lo serio y lo uropeo sería que esa queja se atendiera y se remediase el mal... Y menos mal si para ahí la desdicha y no nos convertimos en rífenos y salvajes en fuerza de tenernos que adaptar por la fuerza á

un medio de incultura que nos haga extrañar lo que en naciones modernamente gobernadas pide y reclama el siglo XX”.

Com podem veure el problema de les comunicacions a casa nostre ja depenia de la voluntat de Madrid (que aleshores deuria quedar encara més lluny geogràficament). Es significatiu com l'autor té una visió de futur del que podria ser el turisme, i ho escrivia el 1909!. Aquest “B. Ferrer Bittiny” era Bartolomé Ferrer Bittini, redactor en cap de “La Tribuna” i secretari particular de Salvador Samà Martí, segon Marquès de Marianao.

En el “Diario de Reus” del 18 d'abril de 1913 hi trobem en un article sobre el “Plan de carreteras de esta provincia” els projectes “*De la de Reus a Montroig a Vilanova de Escornalbou por Arboret*”, i també la “*De Falset a Montroig por Torre de Fontaubella y Colldejou*” i la “*De Falset a Riudecañas por Pradell y Torre de Fontaubella... con ramal a Colldejou*”. La segona s'acabaria uns vint anys després i la tercera no s'arribaria a fer mai.

A “La Vanguardia” del 12 de desembre de 1913, podem llegir que el governador imposa una multa a “*un vecino de Montroig, por dedicarse al transporte de pasajeros sin autorización*”.

Al “Foment” de Reus, del 22 de novembre de 1917, s'hi esmenten els horaris que el “*Gran servei d'Autos i Carruatges*” feia de “*Montroig a Reus i viceversa*”. Els “Autos” sortien de Mont-roig a les 7 i a les 12,30 i de Reus a les 11 i 4,30. Els carruatges ho feien de Reus a les 8 i de Mont-roig a les 4. Els punts de parada eren a “Casa Sabaté” a Mont-roig (estava a la “Font de la Sabatera”, a la carretera de Reus, actual avinguda de Reus), al Café de la Plaça a Montbrió i a la “Guarnicioneria den Baldrich”, al carrer de Sant Joan, a Reus.

El primer plànol detallat del terme de Mont-roig el trobem el 1919 (“Mapa planimètric de Mont-roig”). Hi ha una llegenda que diu que “*Los trabajos de campo fueron ejecutados por los topógrafos D. Pedro Smith y D. José Alia en el año 1919*”. Fou un encàrrec del Servei Geogràfic de la Mancomunitat de Catalunya. Com ja he esmentat en d'altres casos, aquests mapes que comento es poden consultar al web de l'Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya.

Hi ha especificat tots els indrets i elements significatius del terme; per exemple, hi ha camins, masos, basses... El reproduïxo en la seva totalitat i també en quatre fragments (part superior esquerra, part superior dreta, part inferior esquerra i part inferior dreta) per tal de poder copsar millor tots els seus detalls. Comentaré alguns punts o indrets curiosos. Hi ha el “*Chalet*” a les afores del poble, on ara és l'inici de l'avinguda de Catalunya. És el mas Bargalló. Curiosament aquesta casa seria la seu de la Cooperativa elèctrica de Mont-roig, com explica Miquel Anguera a “**Ressó mont-roigenc**” núm. 63 (pàg. 18) i al núm. 123 (pàg. 19). Es va constituï cap als anys vint i durà fins al 1940.

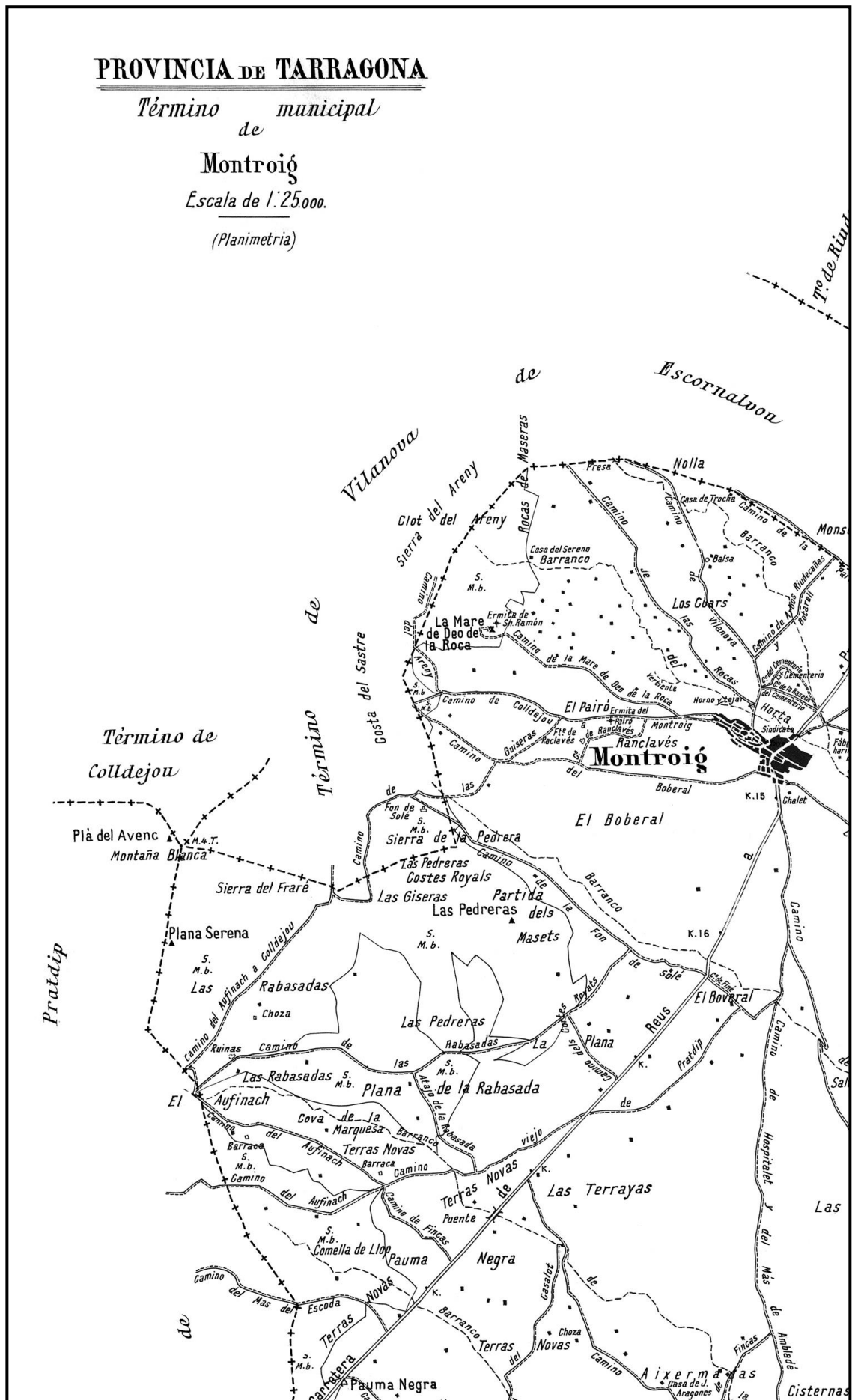
PROVINCIA DE TARRAGONA

Término municipal
de

Montroig

Escala de 1:25.000.

(Planimetria)



Al començar el camí de Cambrils hi ha indicada una “*Fábrica de harinas y serrar maderas*”. Sortint del poble pel camí de Les Roques hi trobem un “*Horno y tejar*”. Al “*Anuario de Comercio*” del 1909 s’hi diu que hi havia dues “*fábricas de tejas y ladrillos*”, la del Joan Font i la del Ferran Pellicer.

A orient del nucli urbà surten el camí de Cambrils i el de Vinyols. Cap al nord, el de Les Roques i el de Vilanova. També veiem que pel Peiró passa el “camino de Colldejou” (l’actual camí enquitranat per anar a la Mare de Déu de la Roca, en cotxe).

Tal com hem vist en aquell plànol del nucli urbà anterior, el camí dels Boverals sortia de darrere Les Creus; ara en aquest plànol el tenim perfectament definit, finalitzant al camí de Colldejou a la confluència amb el terme de Vilanova. Ferran Jové, a la pàg. 171, diu que era una carrerada, un camí ramader. Normalment les carrerades estaven formades per dues parets de pedra seca d’una certa altura, una a cada costat.

Aquests dos darrers camins són creuats pel camí de Les Guixeres, passa prop de la Font d’en Soler i va cap la “*Sierra del Fraré*” (Mas del Frare). A continuació agafa el nom de “*camino del Aufinac a Colldejou*”. També trobem l’actual camí de la Font d’en Soler que baixa seguint el barranc de Rifà fins la carretera de Pratdip (T-310). De l’Aufinac baixa l’actual camí fins la carretera de Pratdip. Un altre creua en diagonal fins anar al de la Font d’en Soler (“*camino de las Rabasadas*”). De la part de sota de la carretera de Pratdip, a l’alçada d’on surt el camí de la Font d’en Soler, hi tenim un tros del “*camino viejo de Pratdip*” que creuarà la carretera per anar cap a l’Aufinac. També era una carrerada.

A la part dreta del camí de l’Aufinac, a tocar del camí vell de Pratdip, hi trobem una barraca (deu ser de pedra seca). Crec que podria ser la que ara coneixem com del Ventanes (número 51 de la catalogació del “Grup Barracaire de Mont-roig” i codi 2284 de la base de dades Wikipedra).

Al bell mig de les Terres Noves, per sota la carretera de Pratdip i a l’esquerra del barranc de la Palma Negra, hi ha una altra barraca. Deu ser la del Jaume de la Cota (núm. 71, codi 2248); per cert, una de les cinc que fa poques setmanes van ser declarades “Bé Cultural d’Interès Nacional” (BCIN).

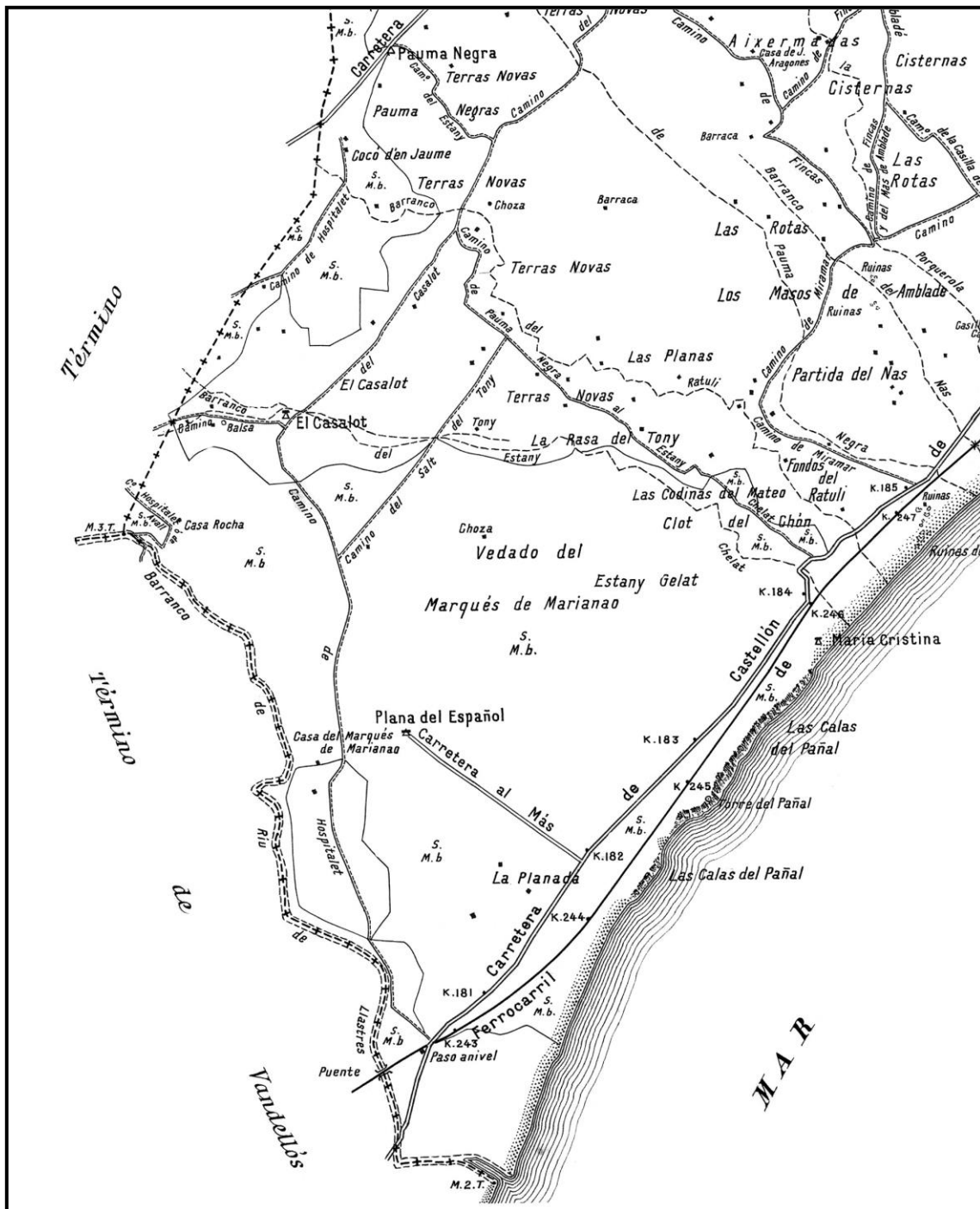
Més o menys a la mateixa alçada, però més cap a orient i després del barranc del Nas, s’hi esmenta una barraca. Deu ser la núm. 86 i codi 2277.

A la part final del terme, una mica per sota de la carretera de Pratdip, s’hi indica el “Cocó d’en Jaume”. Un “cocó” podria ser ben bé una barraca, és una altra manera de denominar-la. Ara no existeix aquest cocó.

Com a fet curiós, trobem una barraca a la partida de les Eixermades, a tocar del camí de Vandellós. Actualment sols tenim constància de tres barraques per sota de l’autovia A7, a la partida dels Masos d’en Blader. Dues a tocar d’aquesta, la núm. 62 codi 2260 (del Ferrer de l’Hospitalet) i la núm. 63 codi 2261. L’altre, el codi 10623, està més cap al mar, entre les urbanitzacions de Masos d’en Blader i Sant Miquel.

Creuant les Terres Noves hi trobem el camí del Casalot. Em permeto tornar a citar Ferran Jové sobre el Casalot (pàg. 194): “*un caseriu agrupat, al sector meridional del*

terme, a no gaire distancia del riu Llastres, a la seva riba septentrional... Cap a l'any 1960 se li atribueixen 6 cases i una trentena d'habitants. Va ser completament arranat cap l'any 1990... la davallada d'aquest llogaret s'inicià a partir de l'any del fred... les gelades de febrer de 1956...".



En unes memòries inèdites del meu pare Josep Martí Tost, de cal Panadero, explica que de petit el duïen a passar l'estiu al Casalot (del 1925 al 1930); deia el seu oncle, el metge Modest Tost Puñet (de cal Petrolí), que li calia un canvi d'aires. Anar al Casalot era gairebé una aventura, quedava lluny, prou lluny del nucli del poble; era un indret diferent, molt boscós i feréstec. "Anàvem al Casalot amb una tartana... allà hi havia unes quaranta persones treballant, els homes dormien en un magatzem tot ple de palla i

les dones i criatures al pis del mas. Es collien olives i garrofes. Hi havia una premsa d'oli. Al darrera del mas hi havia una bassa molt gran que recollia l'aigua d'una mina. Els mitgers feien verdura. Hi havia un gran bosc de pins... Anàvem a la platja de l'Estany Salat... El Casalot era de tres propietaris. Hi havia tres masos... el més gran era de casa (de cal Panadero)... i els altres eren de l'Hereuet i del Celestino... aquest darrer després va comprar una casa al carrer de Sant Antoni...". "L'Hereuet" era Miquel Gassó Ferratjes, cosí germà de la meua àvia Dolors Ferratjes Tost. Era "presidente de las Juventudes del Requeté" de Mont-roig. Tenia 27 anys quan fou torturat i assassinat al Parc de Samà el 2 de setembre de 1936.

En el plànol, veiem que aquest camí del Casalot, després girava cap al mar, vers l'Hospitalet de l'Infant. Del camí del Casalot, abans d'arribar-hi, a les Terres Noves, a l'alçada del barranc de la Palma Negra, sortia un camí que anava directament cap a l'Estany Salat.

Tota l'extensió del que ara és Miami, des del barranc de l'Estany Salat fins l'Hospitalet, era el "vedado del Marqués de Marianao". Segons diu el diari "La Provincia" de Tarragona, del 14 de desembre de 1890, el Marquès de Marianao "acaba de comprar una finca en el término de Montroig, lindante con el del Hospitalet, de extensión superficial de unos mil jornales...".

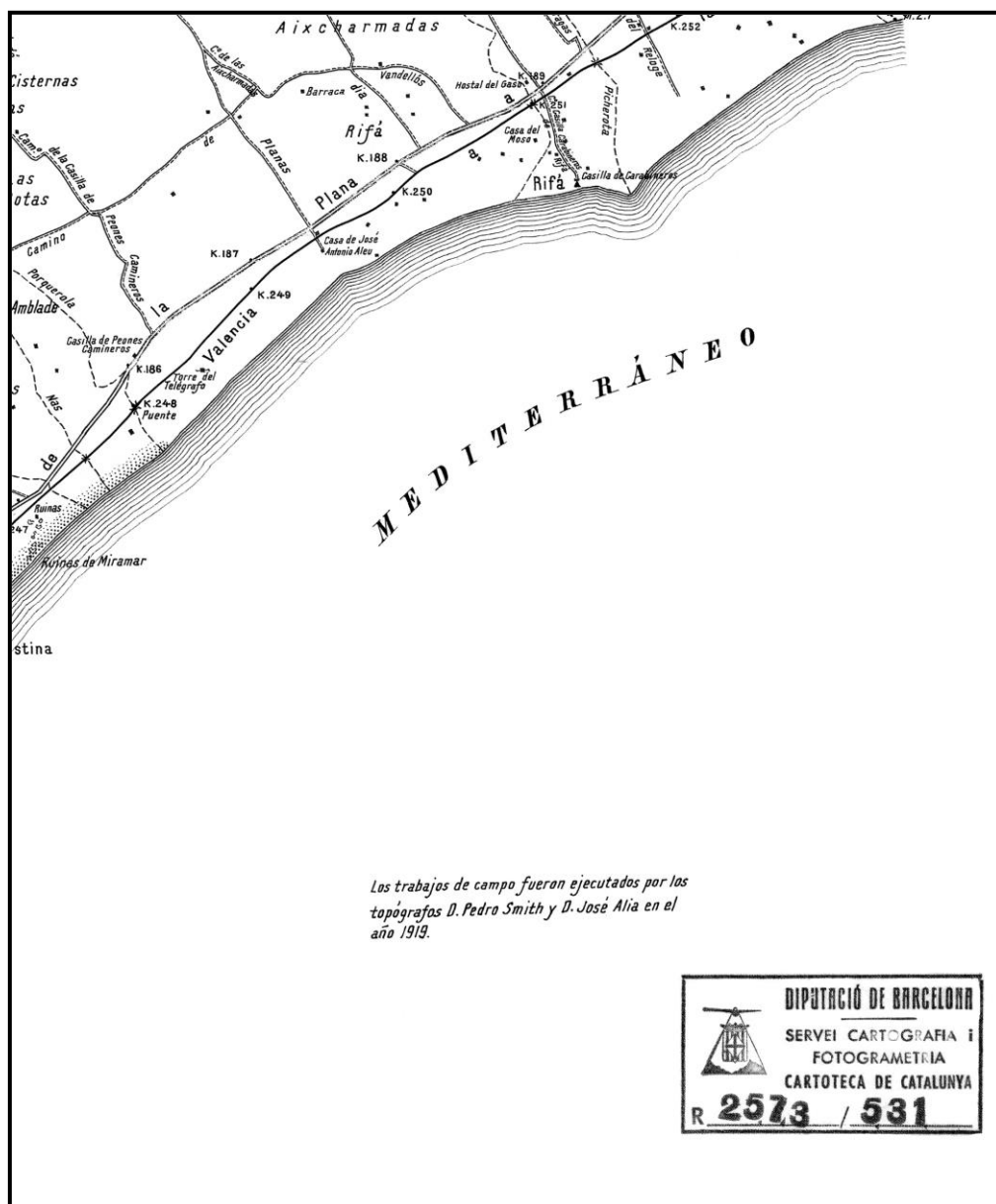
A la part més meridional d'aquest "vedado del Marqués de Marianao" hi trobem la "Plana del Español". Aquí hi ha la "casa del Marqués de Marianao", on s'hi allotjava el marquès quan hi anava de cacera. Més cap al mar, vers "Las Calas del Pañal", hi consta la "Planada". Diu Ferran Jové, a la pàg. 384: "(Els Penyals) es refereixen als penya-segats que ha anat formant el batre secular de la mar brava... entre Miramar i el riu de Llastres. Antigament eren anomenats amb l'article salat: Espanyals". Aquella "Plana del Español" deu correspondre a una derivació de Plana dels Penyals.

Seguint la costa amunt, després de "Las Calas del Pañal" amb la Torre dels Penyals, hi indica "Maria Cristina". Diu Ferran Jové, a la pàg. 318, que era "una antiga casilla de carrabiners... a la vora de la platja, just a migjorn de l'estany Salat, entre la via del tren i la platja. La van tirar a terra fa molts anys...". Una mica més amunt, seguint la costa hi trobem les "Ruinas de Miramar". I continuant cap a Cambrils, per la carretera de València hi ha la "casilla de Peones Camineros" (la cita Ferran Jové a la pàg. 384). Aquesta "casilla", la seva edificació (però sense indicació de nom), consta en aquell plànol (TRAM 3 / costat dret) que vaig incloure en el tercer text d'aquesta sèrie, el dedicat al ferrocarril.

Gairebé a tocar de la "casilla de Peones Camineros" i prop del mar, hi trobem la "Torre del Telégrafo". A "**Ressò mont-roigenc**" núm. 12, a la pàg. 20, a la "Fitxa històrica" dedicada a Mont-roig, s'hi esmenta la "Torre del porquerol o del Telègraf, a mil cinc-cents metres al nord de les ruïnes de Miramar". Ferran Jové, a la pàg. 403, diu "es la torre coneguda com del Reverter", i cita el llibre "El tercer carlisme a les comarques meridionals de Catalunya (1972-1876)" (Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 1997) de Robert Vallverdú, que a la pàg. 225 diu: "Aquests centre d'observació i comunicació escampats per tota la geografia tarragonina... (van permetre) observar la situació i el moviment de les partides carlines. Tenim constància de la construcció d'aquestes enormes torratxes a... Mont-roig...". Es refereix a la Tercera Guerra carlina (1872-1876).

Aquesta Torre del telègraf formava part d'una de les tres línies de telegrafia òptica que va existir a Espanya. Anava de València a Barcelona i La Jonquera. Es va començar a construir el 1853. La part catalana d'aquesta xarxa va durar fins gairebé a finals del segle XIX. Aquesta línia començava a València i entrava a Catalunya per Sant Carles de la Ràpita (la torre núm. 45, Torre de la Guardiola). L'anterior a la de Mont-roig és la núm. 48 de Sant Jordi d'Alfama (L'Ametlla de Mar). La següent, la núm. 50, és a Cambrils (a l'entrada de Vilafortuny venint des de Cambrils). La distància entre torres havia de ser, més o menys, entre 2 i 3 llegües, és a dir entre uns 10 i 15 quilòmetres. Segons el que he pogut trobat fou el famós enginyer i urbanista Ildefons Cerdà (el que va dissenyar l'Eixample barceloní), el que va escollir els punts on havien de situar-se les torres telegràfiques.

La Torre del telègraf de Mont-roig és la núm. 49 i està al bell mig del càmping Torre del Sol (més antigament "Torreón del Pirata"). Amb la qual cosa queda desmentit que la torre de telegrafia del terme de Mont-roig fos la "Torre dels Penyals", a Miami, com alguna vegada s'ha publicat.



Ja més amunt, seguint la costa, a Rifà hi ha la “*casilla de Carabineros*”. Aquest era aquell edifici de dues plantes que hi havia a la Pixerota i servia de caserna per vigilar la platja en la lluita contra el contraban de tabac. És la “Casa dels carrabiners”, prou coneguda per les fotografies que va fer Joaquim Gomis a Joan Miró en aquell indret. Més amunt, passada la carretera de València, hi ha l’Hostal del Gassó. En tota aquesta franja costanera hi trobem poques cases. Recordarem que gran part d’ella havien estat aiguamolls on s’hi conreava l’arròs.



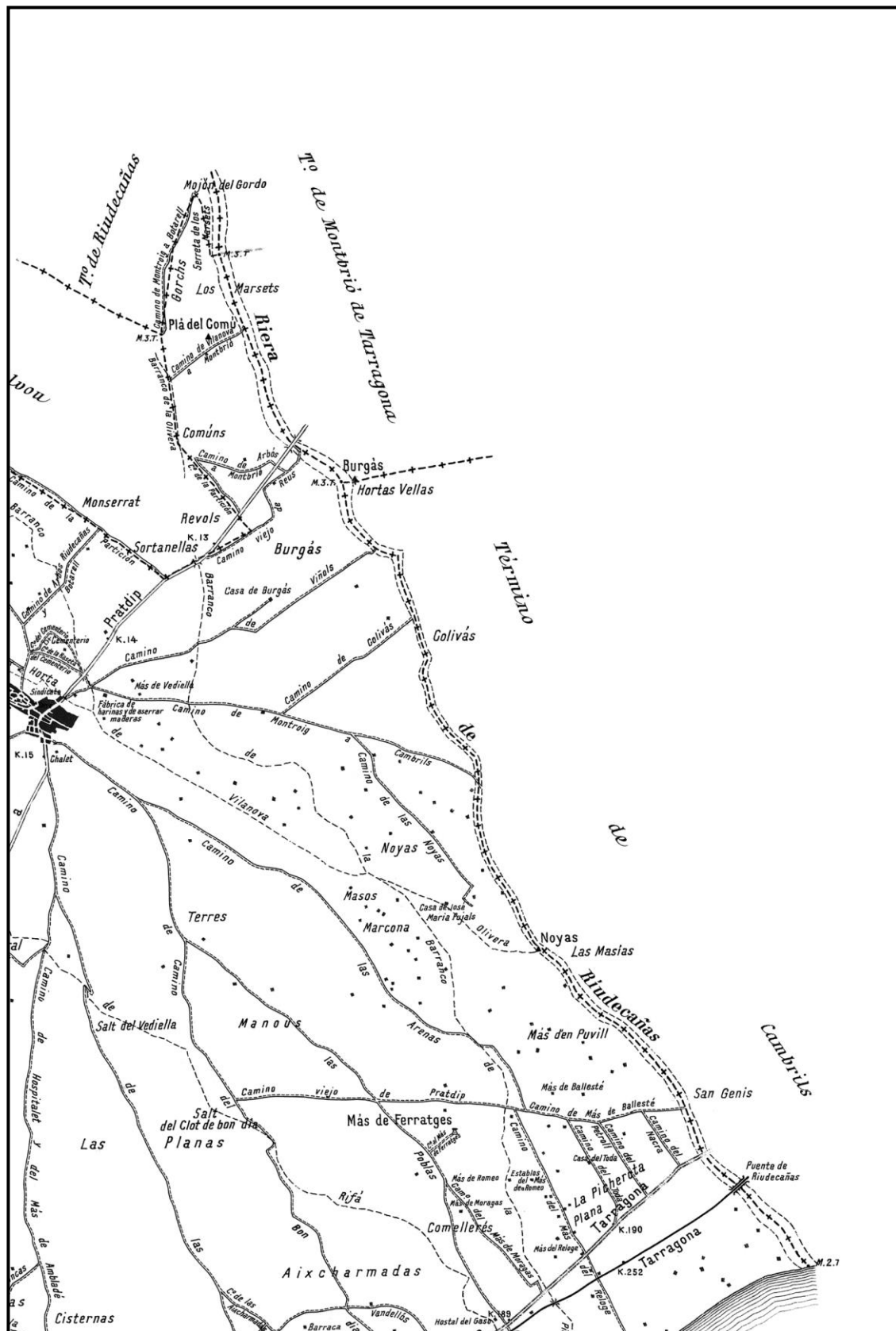
Aquest plànol ens dona una visió global dels antics camins del terme de Mont-roig. Sortint del poble cap al mar hi ha dos camins. Un, que neix a la carretera de Pratdip, aviat es separa en dos. El de més a ponent és el “*camino de Hospitalet i del Más de Ambladé*” que va cap al Mas d’en Blader (és l’actualment anomenat camí de Les Planes), i allí enllaça amb el “*camino de Vandellós*” que du cap a Rifà i amb el “*camino de Miramar*”. El primer d’aquests, com podem veure en el seu tros central, devia ubicar-se, més o menys, on ara hi ha l’autovia A-7.

Baixant del poble per aquest camí i abans d’arribar al Mas d’en Blader, sortia un camí que directament anava cap a aquella “*casilla de Peones Camineros*” i a la “*Torre del Telégrafo*”.

L’altre camí que es separa d’aquell que surt del poble, ara més cap a orient, baixa cap al mar, també passant pel bell mig de la partida de Les Planes, fins anar cap on ara hi ha el càmping Els Prats (abans càmping Marius). En aquest plànol se l’anomena “camino de Las Planas”.

L’altre camí que surt del poble, a prop del “Xalet”, aviat també es separa en dos, el de més a ponent és el “*camino del Bon dia*”, i el de més a orient el “*camino de Las Poblas*”. El primer passa per Rifà, pel Clot del Bondia, i per la partida de Les Eixermades que va directe cap al mar, acabant a la carretera de València a l’alçada de l’actual baixador del tren. Aquest camí, un cop traspassat el barranc de Rifà correspon, més o menys, a l’actual camí de Les Eixermades.

El “camino de Las Poblas”, en el seu tram inicial, deu correspondre a l’actual carretera T-323 que va cap al mar. Veiem que passa prop del Mas de Ferratges (l’actual Mas Miró) i una mica més avall es bifurca en dos; el de més a ponent es desvia per cercar el barranc de Rifà, passant a tocar de l’Hostal del Gassó i creuant la carretera de València



per anar a la “casilla de Carabineros”; aquest darrer tram agafa el nom de “camino de la casilla de Carabineros”. L’altre camí, després del Mas de Ferratges, baixa recte cap a la carretera, anant a sortir al costat del barranc de la Pixerota i agafant el nom de “camino del Más de Moragas”.

Sorprèn veure la grandària del nom de “Más de Ferratges”, molt més que d’altres masos o indrets. Cal recordar que des del 1911 ja era propietat del pare de Joan Miró, Miquel Miró Adzaries. En un informe del 9 de maig de 1898, que Antoni Ferratges Mesa (Marquès de Mont-roig) aportà a la secretaria del Senat (de Madrid), s’especifica la finca que tenia a Les Pobles: “una pieza de tierra campa, viña con algarrobos, olivos y almendros, de cabida 44 jornales del país... por dentro del cual pasa el camino llamado de Las Poblás que la divide en dos partes y así linda por el Este con el barranco de la Pixerota, por el Sud con tierras de Don José Moragas, abogado y propietario, vecino de Valls, por el Oeste con las de dicho Señor Moragas, con las de José Gassó Pellicer y con las de José Escoda Gassó, y por el Norte con tierras de Rosa Vidiella, viuda de Juan Rom... y con el camino llamado de Pratedip...”.

El Mas de Moragas, aquest plànol el situa per sota del Mas d’en Romeu. Era d’una important família de Valls dedicada al negoci de la indústria del cotó i les indies. Hi ha un llibre dedicat a aquesta nissaga: “Els Moragas. Història íntima d’una família de notables (1750-1868)” d’Enric Olivé Serret (Diputació de Tarragona, 1998). D’aquesta família son: Narcís Oller i de Moragas (Valls, 1846 – Barcelona, 1930), important escriptor; seva és la novel·la “La febre d’or” (1892) i Josep Ixart i de Moragas (Tarragona, 1852 – 1895), assagista, traductor i crític literari. El Museu d’Art Modern de Tarragona va dedicar una exposició, amb el seu catàleg corresponent, a la col·lecció de daguerreotips i plaques de vidre titulada “Els Moragas de Valls: Passió per la imatge” (del 21 d’abril al 20 de juny de 2004).

Haviem deixat el camí de Les Arenes sortint del poble, més a orient. A l’alçada del mas de Ballester es creuava amb el “camino viejo de Pratedip” cap a Rifà i el Clot del Bondia i amb el “camino del Más de Ballesté” cap a la riera de Riudecanyes. Ferran Jové, a la pàg. 406, diu que el camí vell de Pratedip “actuava de línia divisòria entre el terme de la Pobra d’en Taudell i el de Mont-roig... també conegut per Carrerada...”.

El camí de Les Arenes, després continuava directament fins gairebé el mar, agafant el nom de “camino del Más del Reloge”. Com ja sabem, aquests camins (de Les Arenes i la Caseta del Rellotge), continuen en l’actualitat.

Finalment trobem, en aquesta contrada, com del “camino del Más de Ballesté” en surten tres de curts i paral·lels que van fins la carretera: el “camino del Toda” (Ferran Jové, pàg. 476), el “camino del Petroli” i el “camino del Nacra” (Ferran Jové, pàg. 352).

El “camino del Petroli” fa referència al mas del Petroli. Aquest era el renom del metge Modest Tost Puñet (Mont-roig, 1880 – Barcelona, 1961), que dóna nom a la Unitat de Fisioteràpia i Rehabilitació del poble. Era germà de la meua àvia Teresa, casada amb Miquel Martí Aragonès (de cal Panadero). El seu pare era Damià Tost Marco, dit “Petroli”; havia iniciat la venda d’aquest producte a Mont-roig. Sobre Modest Tost Puñet, mireu “**Ressò mont-roigenc**” núm. 98, pàg. 13. Segons informació aportada pel reusenc Josep Risueño a “**Ressò mont-roigenc**”, Modest Tost va comprar “la heredad llamada San Bartolomé” a “Roman Romeu propietario actualmente en Londres”, el 4

de setembre de 1909. Aquest Roman Romeu era nét del sitgetà Bartomeu Romeu Casanyes, amic de Ferran Ferratges Ballester (pare d'Antoni Ferratges Mesa, el primer Marquès de Mont-roig). Aquest sitgetà havia comprat una molt extensa finca que seria el Mas d'en Romeu; aquesta anava, originalment, de Rifà a la riera de Riudecanyes. Amb el pas del temps, aquesta finca es va anar trossejant en vàries. Una d'elles era aquesta de Sant Bartomeu (que agafava el nom d'aquest sitgetà). El fill d'aquest fou Gaietà Romeu Benaprés, que va ser alcalde de Mont-roig (del 1886 al 1891). I el seu nét fou Roman Romeu Aleña, que s'establí a Londres on exercia importants càrrecs d'algunes companyies espanyoles del ferrocarril.

A la mort de Modest Tost, el mas seria conegut com del Màndoli (aquest era el seu gendre Josep Maria Màndoli Giró). A la façana del mas hi ha un bonic rellotge de sol amb la inscripció “De pressa passen les hores. Aprofita-les”. L'Esther Bargalló el va publicar en aquest web de “**Ressò mont-roigenc**” el 2 d'octubre de 2015.

D'aquest plànol del terme de Mont-roig, del 1919, fixem-nos que encara no hi figuren les carreteres que des del nucli urbà de Mont-roig van cap a la mar (T-323) ni cap a Colldejou (T-322).

Finalment vull citar alguns noms de masos o cases que hi surten indicats. Hi ha la “*Casa de Trocha*”, a tocar del terme de Vilanova i prop del camí de Vilanova. El Mas de Vidiella (mas del Tita) a tocar del camí de Cambrils (veure el text “Francesc Vidiella Martí, un mont-roigenc important vinater a l'Uruguai”, publicat en aquest web de “**Ressò mont-roigenc**” el 25 de maig de 2015).

La “*Casa Rocha*” al final del terme, a tocar del Riu de Llastres, en la confluència dels termes municipals de Vandellòs i Pratdip. La “*Casa de J. Aragonès*” cap a la meitat i una mica a ponent d'aquell “*camino de Hospitalet i del Más de Ambladé*”. En el cens de 1923 hi consta un Josep Maria Aragonès Piqué, de 53 anys, que era propietari i vivia al carrer d'Agustí Sardà núm. 3.

Als Masos d'en Blader hi consten dues “*ruinas*”, cadascuna a un costat del barranc del Nas; podrien ser aquells antics corrals de bestiar que encara hi ha. La “*Casa de José Antonio Aleu*” està indicada al costat de la via del tren, on ara hi ha el càmping Els Prats (abans càmping Marius). En el cens de 1911 hi trobem un Josep Antoni Aleu Compte, de 64 anys, que era propietari i vivia al carrer de Sant Antoni núm. 46. Segons Ferran Jové, a la pàg. 124, aquesta casa se la coneixia com a cal Joan Marc.

Prop de la via del tren, ara tocant al barranc de Rifà, hi ha la “*casa del Moso*” (a cal Mosso és al carrer d'Amunt). També veiem la Caseta del Rellotge i la “*Casa del Toda*” al bell mig de Les Pobles. Per damunt del Mas d'en Ballester, trobem el “mas d'en Puvill”. I continuant amunt, a tocar del terme de Cambrils, la “*Casa de José Maria Pujals*”. En el cens de 1911 hi trobem un Josep Maria Pujals Munté, de 36 anys, que era “*fabricante*” i vivia al carrer Nou núm. 101. Al “*Anuario de Comercio*” del 1909 hi consta que tenia una fàbrica d'aiguardent.

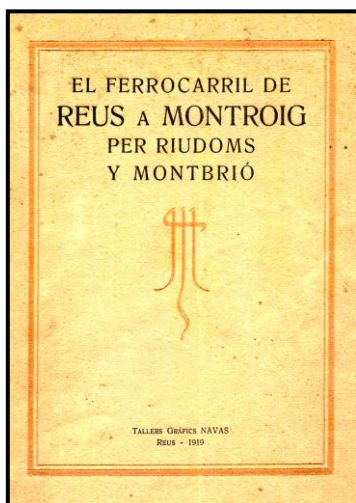
A més del “Vedat del Marquès de Marianao”, sorprèn la poca quantitat de cases o masos en aquella gran extensió central determinada per les partides de Les Planes i Eixermades.

Capítol VII

Explicàvem en el capítol III (El Ferrocarril”) com havia arribat el “*ferro-carril*” a Mont-roig i com “la modernitat passava per Mont-roig, però lluny del nucli del poble”. Això fou el 12 de març de 1865. També dèiem que la comunicació més important d’aquell període final del segle XIX era aquella carretera que anava a Reus però que, segons diverses fonts (notícies de diaris), estava en condicions lamentables.

Anys després, tenim els intents de crear noves línies de tren que passessin per Mont-roig. Havíem vist aquell projecte de “*ferro-carril directo de Madrid a Barcelona*” (1881), que de Madrid es dirigia a Casp, creuava l’Ebre a Garcia i s’adreçava cap a Mont-roig i Reus. Sobre aquest projecte parlàvem que el diari tarragoní “La Opinión”, del 25 de juliol de 1884, publicava una àmplia notícia explicant que l’enginyer Joaquim Escoda Rom havia estat a Mont-roig per fer els estudis previs a la construcció d’aquella línia de tren. Deia també que estava relacionat des de la seva joventut amb el nostre poble. També comentàvem la proposta de línia de tren de Val de Zafán – Alcañiz – Reus – Tarragona (1877). D’aquest, se n’aniria parlant en els següents anys; per exemple, a “La Vanguardia” de l’11 de maig de 1899. Aquestes dues propostes s’explicaven en el capítol IV. També teníem que a “La Vanguardia” de l’11 de maig de 1899, hi havia la proposta de ferrocarril d’Ariza, a mig camí entre Medinaceli (Soria) i Calatayud (Saragossa), a Tarragona; mireu el capítol V.

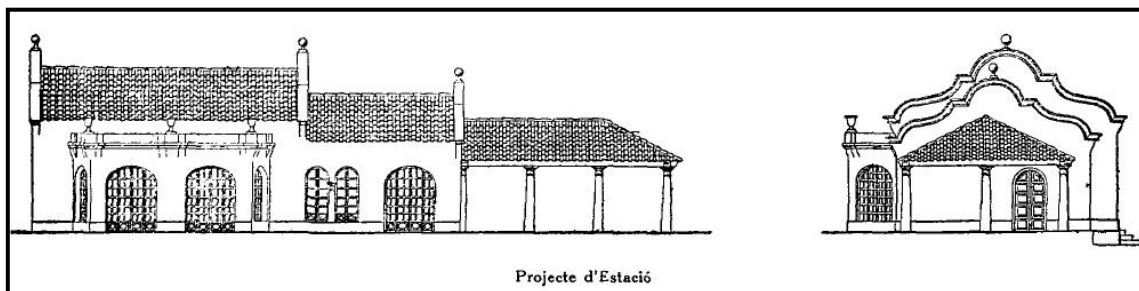
El 1884 la “Gaceta de los caminos de Hierro de España y Portugal” (1884) publicava el projecte de ferrocarril que anava de Reus a l’Hospitalet, passant per Mont-roig, amb la intenció d’unir importants línies: les de Lleida a Tarragona i la de Barcelona a Madrid amb la de Tarragona a València. Aquest enllaç continuaria estant sobre la taula quan es va produir l’absorció de la línia fèrria Almansa - València - Tarragona (“AVT”) per la “Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España” (1892); es volia que les mercaderies passessin per Reus i no per Tarragona, per la qual cosa calia aquell ramal de Reus a l’Hospitalet també passant per Mont-roig. Però, a més, d’aquesta connexió Reus / l’Hospitalet també se’n parlava el 1887 (“La provincia de Tarragona”, 29-8-1887), en aquella proposta de “*tranvía de vapor*”, adreçada al servei de viatgers. El “Diario de Reus”, del 8 d’agost del 1899, deia que seria un “*ferro-carril económico*”.



Uns anys després, s’aprojava el “ferrocarril secundari” de Reus a Mont-roig (“La Vanguardia”, 25-12-1905). Aquest projecte revifarà amb la constitució de la “Mancomunitat de Catalunya”, el 1913. Un dels projectes de noves infraestructures per al país que es va proposar fou: “El Ferrocarril de Reus a Mont-roig, per Riudoms i Montbrió” (1919), que formaria part d’una xarxa integrada de ferrocarrils secundaris. Es tenien en compte tres criteris: cost de l’obra, riquesa del territori per on passaven i connexió amb d’altres línies principals. Com a conseqüència de la lenta tramitació del Ministeri de Foment, de Madrid, arribà la dictadura de Primo de Rivera (1923) i es quedà en el calaix. Sobre aquest projecte vaig publicar el text “El ferrocarril de Reus a Mont-roig...” a “**Ressò mont-roigenc**” núm. 115, pàg. 16. En faré un resum.

D'aquest projecte tenim informació precisa gràcies a l'opuscle editat a Reus el 1919, on s'hi reproduïx la conferència que va fer el famós enginyer Esteve Terrades a la Cambra de Comerç de Reus el 26 de juliol de 1919. A la introducció, es comenta que aquest és un primer pas per arribar, en un futur, a Tivissa i Gandesa. Terrades diu que *“es necessita una xarxa local... que faci possible al agricultor carregar i descarregar els vagons en sa propia finca, a la vegada que el transport personal ràpid per tramvies fins al bell mitj dels centres d'activitat i treball... En un dia no llunyà l'estesa d'una xarxa propia, electrificada, per aon circulin trens de carga i tramvies a la manera com entre Badalona i Barcelona... sortint cada hora, cada mitj hora si fós precís, i de Mont-roig passàn per Montbrió i Riudoms arribant a Reus, parant al bell mitj de la Plaça d'en Prim, seguint després per Constantí a empalmar amb la nova línia de Tarragona a Valls...”*.

A continuació, Terrades passa a descriure els quatre possibles amples de via: 1,67 m. com les de MZA i Nord (l'ampla actual a Espanya), 1,435 m. és la mida internacional (i dels Ferrocarrils de la Generalitat), la d'1 m. són els anomenats “ferrocarrils econòmics”, i finalment la de 0,60 m. dels ferrocarrils agrícoles. A Espanya es va adoptar l'amplada de 1,67 pensant que hi havia zones muntanyoses i calien màquines grans (i amples) per arrossegar els vagons. Això va determinar l'aïllament ferroviari de la resta d'Europa; al passar la frontera calia fer el canvi de via amb els problemes i la pèrdua de temps que ocasiona. Terrades opta per l'ample d'un metre i amb la línia electrificada.



Projecte per les estacions

A la “Revista il·lustrada”, del 25 de novembre de 1919, hi trobem les quantitats previstes a invertir: la Mancomunitat aportaria 600.000 duros (1 duro eren 5 pessetes), Reus 103.400, Riudoms 28.000, Montbrió 7.200 i Mont-roig 17.600. A la reunió que es va fer a Reus hi van assistir representants de l'entitat bancària “Fàbregas i Recasens SRC” (de Barcelona), i el Banc de Reus. Aquestes entitats crearien obligacions hipotecàries a un màxim de 55 anys.

Al diari “Foment” de Reus, del 31 de juliol de 1919, hi trobem la notícia “El ferrocarril secundari de Reus a Montroig” on s'explica que Esteve Terrades, acompanyat per quatre diputats provincials, el passat dia 27 de juliol van anar a Mont-roig i Montbrió (al matí) i a Riudoms (a la tarda) a oferir unes conferències i explicar aquell projecte. *“Tant a un com als altres pobles, fou gran l'entusiasme que hi regnà, per la confiança que tenen, tractant-se de la Mancomunitat... A l'entrada dels respectius pobles, se trobaven ja esperant-los, no solsament les Comissions nomenades, sinó també els senyors rectors, principals propietaris i veïns entusiastes. A Montroig, es traslladaren a la Casa de la vila, on el senyor alcalde feu la presentació del senyor Terrades; aquest amb fàcil paraula i clars conceptes explicà en que consistia el projecte i la manera com podia*

portar-se a felix terme...”. L'alcalde era Miquel Bargalló Martí (dit “Nostre Senyor de la Calle”), ho fou del 1917 al 1920.

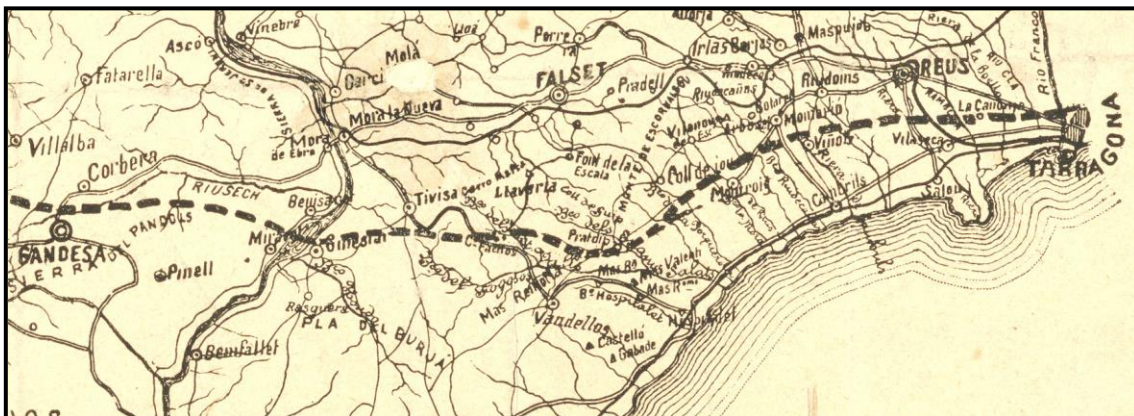
El projecte es va presentar al Ministeri de Foment el 21 de juny de 1920. Va sortir aprovat en una “Real orden” del 7 d'octubre de 1921. La longitud era de 16,878 quilòmetres, circularia entre 40 i 60 quilòmetres per hora, l'energia la rebria per un fil aeri connectat a una central elèctrica establerta a Reus. Com dèiem abans, el 13 de setembre de 1923 arribà la dictadura de Primo de Rivera...

Al “Diario de Tortosa”, del 6 de març de 1919, i a primera pàgina, hi ha una carta de Josep Panadés amb el títol de “La carretera de Colldejou”. Comença dient: *“Una de las principales causas del retraso de los pueblos rurales es la falta de medios de comunicación... Me refiero principalmente a este pueblo, incomunicado de los demás debido a la falta de vías de comunicación. El año 1910 la Dirección general de Obras públicas publicó en una estadística el plan de carreteras nacionales, y entre ellas había la que mencionamos, que, partiendo de Falset, llegara a empalmar con la que pasa por Montroig y conduce a Reus, pasando por Torre de Fontaubella y Colldejou. Pero, por desidia de unos y abandono de otros... hasta la fecha está sin hacerse nada, a pesar del tiempo transcurrido y de ser de gran utilidad comarcal. Dará una idea exacta de la gran utilidad del trozo de carretera que aludimos, el hecho de que la principal producción de este pueblo es de avellanas y almendras, en una producción anualmente de 1.500 cuarteras (una quartera són uns 3.600 m2) de ambos productos por término medio, sin contar con las algarrobas, vino, etc. Que se cultiva por los naturales de este pueblo en el término de Montroig. Todos estos frutos han de transportarse por animales en cargas o por algún carro de los vecinos pueblos, con grandes fatigas y penalidades, pagándose por el transporte una peseta por saco de 58 kilos... Existiendo la carretera, podrían los vecinos de este pueblo transportar ellos mismos los frutos y así ganarían ellos los portes... Pero no para aquí todo, sino que en este término existen grandes yacimientos de cal, yeso y cemento...Al fin y al cabo solo son unos 18 kilómetros los que han de construirse...”*. Colldejou el 1887 tenia 447 habitants, el 1920 eren 358 i el 2014 són 172. L'autor d'aquest article, Josep Panadés Gracia, era mestre a Colldejou. En aquell 1919 Colldejou pertanyia al districte electoral de Tortosa per això aquesta notícia surt publicada al “Diario de Tortosa”.

El diari “El Sol. Diario independiente” de Madrid, del 27 de juliol de 1919, diu: *“Esta mañana se inauguró el servicio de automóviles para viajeros entre Tarragona y Montroig, pasando por Reus. Las pruebas que se realizaron dieron resultado satisfactorio”*. Dos anys més tard, el 13 d'agost de 1921, el setmanari “La Reconquista. Semanario carlista. Dios, patria, rey y fueros” explicava que s'havia creat un servei d'automòbils de Tarragona a Reus i Mont-roig, *“siendo el punto de parada de los vehículos en Tarragona frente al bar “La joya del centro”, sito en la rambla de Castelar”*. Era al número 22 de la Rambla Nova.

Haviem vist, anteriorment, com existien els projectes ferroviaris del “ferro-carril directo de Madrid a Barcelona” (1881), que sortia de Madrid cap a Guadalajara, Molina de Aragón, Montalban, 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 Pratdip i, des d'allí cap a Mont-roig i Reus. També el de la línia de tren de Val de Zafán – Alcañiz – Reus – Tarragona (1877), que el 1895 es posaria en servei un primer tram de La Puebla de Híjar a Alcanyís. I el d'Ariza a Tarragona (1899); aquest, passava

l'Ebre per Miravet. En el primer i tercer d'aquests casos quedava definit que el tren acabaria passant per Mont-roig.



A inicis dels anys vint sorgeix la idea de sumar, en la mida del possible, com a mínim en la part catalana, aquests projectes anteriors. A més, s'hi afegia aquell "El ferrocarril secundari de Reus a Montroig" (1919). A la primera plana del diari "Tarragona", del 30 d'abril de 1922, s'hi reproduïa el text "Sobre el ferrocarril d'Ariza a Tarragona" de Francesc Cubells Florentí (fou periodista i comerciant, fundà l'Escola de Comerç de Reus), publicat al "Diario de Reus" del 29 d'abril: "El dilluns d'aquesta setmana, a la ratlla de migdia, vaig tenir l'honor de fer una visita a l'Alcaldia d'aquesta ciutat, com a membre d'una comissió designada per l'Ajuntament i les corporacions econòmiques de Tarragona, amb el fi de recavar l'apoi de Reus, Montroig i La Canonja al projecte de f. c. de Ariza a Tarragona... En aquella reunió es convingué en la necessitat d'aprofitar el projecte de f. c. de Montroig a Reus, com a tram que vindria a alleugerir la realització del projecte de l'Estat i es convingué també en interessar l'apoi de l'Alcaldia de Tarragona i, simultàniament, de la Cambra de Comerç de Reus, qual demarcació agafa, entre altres, els partits judicials de Reus, Falset i Gandesa... Les antigues rivalitats entre Reus i Tarragona han passat a la categoria d'entreteniments, històries de ben estèril conreu. Tarragona no pot somniar en sotstreure a Reus les aventatges de la nostra capitalitat comarcal; Reus no pot somniar en sotstreure a Tarragona les d'ésser un port de mar dels primers d'Espanya... El primitiu projecte d'aquest ferrocarril es denominava de Val de Zafán a Tarragona. Després va variar-se amb el de Val de Zafán a Tarragona a San Carlos de la Rápita... Mentre no s'ens demostrí el contrari, haurem d'admetre que aquesta és una solució de concòrdia. Els tortosins no ho entenen així i tracten d'evitar que el ferrocarril passi per Corbera, Benissanet, Miravet, Tivissa, Pradip, Vandellòs, Montroig, Reus i La Canonja, fins a Tarragona. Nosaltres volem això i que vagi també a San Carlos amb el ramal a construir des de Gandesa. Nosaltres tractem d'unir el seu interès al nostre; ells tracten de defraudar el nostre interès..."

El diari "El Sol" de Madrid, del 3 de juny del 1922, publicava una notícia des de Reus on es deia que marxava cap a Madrid amb el tren exprés una comissió de persones rellevants del Camp de Tarragona per "tratar con varias personalidades de la corte de la construcción del ferrocarril de Ariza a Tarragona". I esmentava, entre d'altres, els alcaldes de Reus i Tarragona, alguns regidors, el president de la cambra de Comerç i els alcaldes de Mont-roig i La Canonja. En principi, aquest viatge va donar resultat doncs la "Gaceta de los caminos de hierro", de Madrid, de l'1 de setembre, deia que el 4 d'agost

s'havia promulgat una llei refonent aquelles propostes anteriors. Malgrat tot, també va quedar com a projecte. No es va arribar a fer mai.

A "la Vanguardia", del 27 d'abril de 1922, hi tenim el primer (?) accident del cotxe que feia el servei de Mont-roig a Reus. Diu: *"El automóvil que hace diariamente el servicio... sufrió ayer un accidente en la carretera de Riudoms a consecuencia de haber dejado repentinamente de funcionar los frenos, resultando muerto el pasajero Pedro Borràs (a) "Peret del Rey", vecino de Mont-roig, quien al huir del peligro, se arrojó del auto con tan mala fortuna que las ruedas del mismo le aplastaron la cabeza; y gracias a la serenidad y competencia del chófer, pudo evitarse una verdadera catástrofe"*. Pel mateix diari, del 19 d'abril de 1923, sabem que "José Munté Zaragoza... ha solicitado autorización al Gobierno civil para establecer un Servicio público de automóviles, para viajeros, entre Montroig, Montbrió, Riudoms y Reus".

A "La Cruz", del 9 de maig de 1923, es reclamava un tram de carretera que unís la que anava de Mont-roig cap a Pratsdip amb la que unia l'Hospitalet amb Móra. "Los alcaldes de Reus, Montroig, Riudoms, Montbrió y Vandellós solicitan... se verifiquen los estudios necesarios para la construcción de un ramal de carretera...".

"El Sol", de Madrid, del 27 de desembre de 1924, tornava a fer-se ressò d'un accident a la carretera de Mont-roig a Reus. "Un autobús de viajeros de Montroig volcó en el kilómetro 10... por habérsele roto el juego delantero de ruedas; resultaron con heridas graves tres viajeros, y ocho más con lesiones de menor importancia. Todos los heridos fueron trasladados a Montroig donde se les prestó asistencia facultativa".

"La Cruz", del 28 de gener de 1925, informa que Pere Rovira Bertrán, de Riudoms, ha demanat autorització per un servei de passatgers de Mont-roig a Montbrió, Riudoms y Tarragona. Finalment, "La Vanguardia" del 14 d'agost comenta que aquest servei ha estat adjudicat a Joan Dalmau. En el llibre "Guspires de la història de Mont-roig" de Francesc Rom Serra i Martí Rom (Associació de Veïns Muntanya Roja, 2010), a la pàg. 50, s'explica com uns anys abans s'establí un nou servei: *"era d'en Rafael Dalmau, de Vilanova d'Escornalbou. El servei de tartanes sortia a dos quarts de nou de Reus per retornar-hi a les quatre de la tarda. Sembla que aquests horaris no eren de prou utilitat per a la gent del poble, però en canvi, sí que eren preuats pels corredors de comerç que veien al poble, doncs sortien de Reus al matí, i al vespre, ja tornaven a ser a casa seva. No els calia fer nit a Mont-roig. Durant molts anys aquesta tartana la va dur el vell Miqueló. Uns anys més tard, el Joan Aragonès (dit Joan de la Marcona), va millorar el servei canviant les tartanes i cotxes a cavall per un "autoòmnibus". Aquest, tenia una major cabuda i era més modern... Aleshores el Rafael Dalmau també va posar un "autoòmnibus", però augmentant el nombre de viatges; sortia cada dues hores (durant el dia), tant per anar cap a Reus com per retornar a Mont-roig. Aquesta competència va durar poc temps, però com que el Rafael Dalmau, a més, tenia la concessió de la línia de Reus a Tarragona, va poder sobreviure més anys. El Joan de la Marcona va vendre's la línia de Mont-roig a Reus a un fill del poble que vivia a Reus; aquest, feia companyia amb el Rafael (Dalmau) de Vilanova a la línia de Reus a Tarragona. Els cotxes eren immillorables i la gent estava molt contenta. Finalment... es quedà la línia de cotxes de Mont-roig a Tarragona passant per Cambrils i Vila-seca..."*. En aquest llibre es parla d'en Rafael Dalmau i en aquell "La Vanguardia" es deia que era d'en Joan Dalmau. No sé si pot ser una errada o que eren germans. En qualsevol cas, 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. 85, quan descriu els diversos oficis que hi havia a Mont-roig el 1932, comenta que hi havia dues línies d'automòbils, la de Reus feia quatre viatges al dia i la de Tarragona tan sols dos. Diu que els seus responsables eren respectivament Joan Baptista Dalmau i Pere Oliva.

Hem vist que del 1922 tenim notícia del que podria ser el primer accident del cotxe de línia de Mont-roig a Reus. Ara ens trobem el que també podria ser el primer accident important en la via del tren que creua Mont-roig per la franja litoral. Va succeir el diumenge 4 de setembre de 1927. Explicava el diari "Heraldo de Tortosa" del dia 5, sota el títol de "Crónica": *"Ayer el tren corto que tiene su llegada a esta ciudad a las ocho de la noche, en un paso a nivel situado entre las estaciones de Cambrils y Hospitalet, en el kilómetro 249 de la vía férrea, a las seis y media de la tarde fué arrollado un carro de la matrícula de Montroig número 177, matando a una mujer, una niña y hombre que lo ocupaban que, al parecer, serían padres e hija. El carro quedó completamente hecho astillas a excepción del eje y ruedas que se encasquetó delante de la máquina que por un milagro no ocasionó más fatales consecuencias. Una vez parado el tren, los pasajeros acudieron al lugar del siniestro presenciando el horrible cuadro de ver destrozados a la mujer a la niña y al hombre con fracturas del cráneo y rotura del maxilar superior pero que aún respiraba, No habiendo ningún médico en el tren, algunos veterinarios que venían de la Junta del Colegio de Tarragona, entre ellos, los de esta ciudad Sres. Mestre y Montserrat, pidieron el botiquín del tren, pero allí no había nada, pues si bien estaba provisto de algunos inyectables, no había jeringuilla alguna, pero todo hubiera sido inútil porque murió a los pocos minutos. En este paso a nivel no había ni guarda barrera ni vestigios de que ni en la actualidad ni de más antiguo hubiera habido cadena alguna. El jefe del tren, que se portó muy bien, tanto ayudando a asistir al moribundo como para dejar la vía libre, dio cuenta inmediata al juez municipal de Montroig y levantó acta, dejando dos empleados en la custodia de los cadáveres. Algunos pasajeros musitaron una oración por el alma de aquella desgraciada familia y hondamente impresionados subimos al tren que se puso en marcha por esa fatídica línea de la muerte. De momento, las víctimas no pudieron ser identificadas. De la catástrofe solo se salvó un pequeño perro, el cual ante la vista de los cadáveres de sus dueños lanzaba lúgubres aullidos negándose a apartarse del lado de los mutilados cuerpos, pocos momentos antes llenos de vida y muy ajenos a la tragedia de que habían de ser actores. La actitud de este fiel animalito impresionó hondamente a todos cuantos se hallaban en el lugar del suceso"*.

El "Diario de Reus" del dia 6 hi afegia: *"fallecieron rápidamente los ocupantes del citado vehículo, lo propio que el animal que conducía el carro y quedando éste completamente destrozado. El citado carro era conducido por su propio dueño don. Francisco Tost, acompañado de su esposa doña Carmen Llaberia, y una niña suya, de cinco años de edad, que se dirigían a una de sus fincas. Los cadáveres de los infortunados vecinos fueron trasladados a Montroig, consternando de una manera enorme a toda la población, que hizo acto de presencia en el domicilio de las víctimas. El entierro de dichos vecinos tuvo lugar ayer tarde, que constituyó una verdadera manifestación de duelo, asistiendo todo el pueblo. De Reus se trasladaron a Montroig muchas amistades de la familia de las víctimas, para testimoniar, personalmente a la familia respectiva su pésame más sentido, al que unimos sinceramente el nuestro"*.

D'aquest terrible episodi en vaig sentir parlar molt, de xiquet, a la meua àvia materna Dolors Ferratjes Tost. El fet va passar a l'anomenada "Casilla del Redín", un pas a

nivell que estava després, anant cap a l'Hospitalet, d'aquell barranc del càmping Els Prats. Hi surt citada en el capítol III (El Ferrocarril). Curiosament Ferran Jové en el seu llibre “Estudi onomàstic de la vila i terme de Mont-roig del Camp”, a la pàg. 423, comenta que “el Redín era de l'Hospitalet i diuen es va suïcidar tirant-se al tren”. Dissortada coincidència.

Els pares que van morir eren Francisco Tost Boronat (dit “Quico Tost”) i Carme Llaberia Vendrell. A més de la noia morta, van tenir tres fills: Carme Tost Llaberia (que es casaria amb Josep Barrabeig), Antoni i Francisco.

Un d'aquests fills és Antoni Tost Llaberia (Mont-roig, 17-1-1915 – Balsareny, 27-7-1936), dit “Francesc Magí”, assassinat als inicis de la Guerra Civil i declarat beat. Mireu **“Ressò mont-roigenc”** núm. 103 (pàg. 20), núm. 104 (pàg. 20) i núm. 116 (pàg. 17). El primer i el tercer són del Vicenç Toda Gassó, *“Madró”*.

El seu germà, Francisco Tost Llaberia, fou del Requetè de Mont-roig i va passar la Guerra Civil amagat; en acabar la guerra es va dedicar al que es coneixia com *“estraperlo”*, el negoci de comerciar amb aliments (en el seu cas oli), en una Espanya que els racionava. Fou empresonat. Després marxà a França.

El pare de Francisco Tost Boronat (dit “Quico Tost”), el que va morir atropellat pel tren, era Francesc Tost Marco. És aquell mont-roigenc que *“hizo prodigios de abnegación y valor”* segons relatava el “Diario de Tarragona”, del 26 de novembre de 1907, vint anys abans, en la seva crònica del famós accident de tren de la riera de Riudecanyes (25 de novembre de 1907). Mireu el capítol V. Una família relacionada, malauradament, amb el tren.

Resumint, la relació genealògica esmentada en aquest darrer text, la meua àvia materna, Dolors Ferratjes Tost, era neboda d'aquell “Quico Tost” i cosina germana del que seria beat. També estaven emparentats amb el beat (concretament eren cosines germanes del seu pare), la meua àvia paterna Teresa Tost Puñet (de cal Petrolí i casada a cal Panadero) i la seva germana Maria Tost Puñet (àvia del Vicenç Toda Gassó, de cal Madró).

Capítol VIII

I, tot d'una, aterra a Mont-roig un avió. Fou un aterratge d'emergència. Podem llegir al "Diario de Tarragona", del 15 de juny de 1927: *"... En el punto conocido por Plana del Español, término municipal de Montroig aterrizó otro avión militar que procedente de Madrid se dirigía a Barcelona. Resultaron ilesos el capitán Ibáñez y el soldado mecánico. El aparato quedó estropeado, cuidando de su custodia una pareja de la benemérita"*. La "Plana del Español" és el nom que antigament es donà al terreny que fou vedat del Marquès de Marianao (la part interior de l'actual Miami). Vegeu el capítol VI.

El mateix diari explicava que *"como nos anticipó ayer el teléfono, la escuadrilla que había salido del Aeródromo de Cuatro Vientos para convoyar al avión italiano del marqués de Pinedo durante su paso por territorio español, sufrió algunas averías. La Guardia civil del Parque Sama comunica que a las 16,30 de anteayer un aparato militar de aviación, procedente de Cuatro Vientos, cayó en el término de Botarell, destrozándose el aparato y resultando ilesos el capitán don Alfonso Esteban y el mecánico Jesús García. Iba acompañado de otro avión que aterrizó en la playa de Hospitalet..."*. Es gairebé còmic veure com dels avions espanyols que acompanyaven aquell del "marqués de Pinedo", tres cauen o han de fer aterratges d'emergència. Aquest "marqués de Pinedo" (Francesco de Pinedo, 1890-1933) era un famós aviador italià que tornava de fer la proesa d'un viatge amb un hidroavió des de Gènova a Amèrica del Sud i, des d'allí, a Amèrica del Nord i un altre cop a Europa. Havia arribat a Lisboa i seguint la costa arribava, amb una gran expectació, a Barcelona (13 de juny).

També la costa de Mont-roig la sobrevolaven els avions postals de la línia "Poste Aérienne France-Maroc" que anaven de Tolosa de Llenguadoc (França) a Rabat. Es va inaugurar l'1 de setembre de 1919. Feia escales a Barcelona, Alacant i Màlaga. Fou la primera línia regular que sobrevolava Espanya. A partir del 1926 aquest vol el faria Antoine de Saint-Exupéry, el famós autor del llibre "El petit Príncep". Els diaris parlaven d'aquesta gran gesta aeronàutica que, sovint, en van parlar els diaris. Trobem a "La Vanguardia", del 13 de març de 1919, que explica que *"pasaron por La Enveja, a bastante altura, dos aeroplanos en dirección a Levante. Se cree que se trata de esos gigantes del aire que hacen el trayecto... (a) Rabat"*. Tot i anar a considerable altura (per l'època) eren prou visibles. Per cert, el poble citat és Sant Jaume d'Enveja, de la comarca del Montsià. Molt probablement Joan Miró coneixia aquest vol, el deuria veure des del seu mas o la seva estimada platja de la Pixerota. Aquí pinta el quadre "Paisatge català (El caçador)" (1923-1924). El pintor ens descriu els trets fonamentals del quadre: *"El pagès,... (al) seu voltant, hi trobem els signes del paisatge: el garrofer, representat per l'esfera d'on surt la branca amb la fulla... El mar al fons, allà, un ull, el sol en forma d'ou amb els raigs... El pagès català s'ha convertit en un triangle amb orella, l'ull, la pipa, els pèls de la barba, la mà... A l'esquerra, l'avió Tolosa – Rabat, que volava pel damunt nostre un cop a la setmana, representat en el quadre per la roda de l'hèlix, l'escala i dues banderes, la francesa i la catalana..."* ("Carnets catalans" de Gaëtan Picon, Edicions Polígrafa, 1976, pàg. 65). Aquell avió postal Miró el representa a la part superior esquerra.

En el "Diario de Tarragona", del 4 de setembre de 1928, hi trobem l'aprovació tècnica per part d'Obres Públiques del projecte de carretera *"de la de Alcolea del Pinar a Tarragona en Falset a la de Castellón a Tarragona"*. Aquesta aprovació feia esment als

trossos 4t, 5è i 6è. Tal com s'explica, el tram de Colldejou al nucli del poble de Mont-roig deu ser el 5è i, d'aquest, a la carretera dita de València (N-340) el 6è tram. A continuació, passava a exposició pública en el Govern Civil.

En el “Diario de Reus”, del 25 de maig de 1930, hi ha un article titulat “*¿Es carretera o barranc?*” i firmat per Mario, on es queixa del mal estat de les carreteres que fan cap a Reus. Comença citant la de Reus a Tarragona per, a continuació, centrar-se en la que va al Pratdip. Diu que no coneixia la zona i que va llogar un taxi per anar-hi, en una excursió dominical. Diu que anaven a uns 25 quilòmetres per hora i descriu com “*el vaivén, las brascas sacudidas y el crujir de ballestas y carrocería menguaban... cada vez se hacía más penosa la marcha... Cruzamos Montroig a paso de tortuga... A la salida... una hilera de parterres (?) que no son otra cosa que montones de machaca esparcidos por allí, hace poco más de dos años, tiene la pretensión de “adornar” aquel lugar...*”. Esparverat decideix, una mica després, donar mitja volta i tornar a Reus. “*Pero quiso la fatalidad, que sin duda nos perseguía; entre Montroig y Montbrió se rompiera una hoja de la ballesta trasera del coche... Juré no volver más por allí, mientras no vaya antes el digno ingeniero de Obras Públicas don José Serrano y ordene transformar aquel barranco en carretera...*”.

El “Diario de Reus”, del 10 de juliol de 1930, especificava els horaris del “*Servicio de Ómnibus*” de Mont-roig a Reus: 5.30, 7, 12 i 15.30. De Reus a Mont-roig, amb sortida a la plaça de Prim: 8.45, 13.18, 21.20.

El “Correo de Tortosa”, del 28 d'agost de 1930, explica que de les carreteres que properament se n'ha de subhastar la seva construcció hi ha aquell 5è tram de Colldejou a Mont-roig. Esmenta el pressupost de 311.389 pessetes i que el termini d'execució és de 14 mesos. A “La Vanguardia” del 10 d'octubre hi podem llegir un comentari firmat per Casadó, des de Colldejou: “*la construcción de los mencionados trozos (cuarto y quinto) nos sacará del letargo que desde tiempo inmemorial nos hallamos sumidos entre estas agrestes montañas, pues nos pondría en comunicación a otras populosas ciudades*”.

El diari “La Voz de la provincia”, de Tarragona, del 20 de desembre de 1930, comenta que el 6è tram d'aquella carretera s'adjudica a José Romero per 85.000 pessetes.

Anant gairebé dos anys enrere trobem a “La Vanguardia”, del 30 de novembre de 1928, una crònica des de Riudoms que explica: “*una comisión del vecino pueblo de Montroig visitó el pasado miércoles al alcalde don Enrique Cardona para exponerle el nuevo proyecto de ferrocarril, que partiendo de la nueva estación que se construirá cerca del barranco de Rifá, término de Montroig, de la línea del Norte, seguiría el trayecto de Montbrió, Riudoms, Reus*”. Ara que es farà una estació de tren al terme municipal de Mont-roig, les forces vives del poble es mobilitzen per mirar de tirar endavant aquell vell projecte d'unir les dues línies de tren, la de València i la de Reus a Madrid, ja sigui connectant Reus amb l'Hospitalet, segons la “Gaceta de los caminos de Hierro de España y Portugal” (1884). O bé fer aquell “ferrocarril secundari” de Reus a Mont-roig (“La Vanguardia”, 25-12-1905), que revifarà la “Mancomunitat de Catalunya” amb la proposta de “El Ferrocarril de Reus a Mont-roig, per Riudoms i Montbrió” (1919).



A “La Correspondencia de Valencia”, del 29 de novembre de 1929, hi trobem la notícia “Nuevos apeaderos” que diu: “Con motivo de la apertura de los nuevos apeaderos de Vandellós y Montroig, situados, respectivamente, en los kilómetros 236/322 y 251/123 de la línea de Valencia a Tarragona, entre las estaciones de Ametlla de Mar y Hospitalet-Vandellós, el primero, y Hospitalet-Vandellós y Cambrils, el segundo, a partir

de hoy se modifica en los trayectos que se indica la marcha de los trenes”. En aquest mateix diari, del 8 de gener de 1930, s’explica que s’havia produït un descarrilament d’un tren: “sobre las cinco de la madrugada, en el apeadero de Montroig... descarrilaron a la entrada de agujas tres vagones de un tren de mercancías... Ello dio lugar a que el tren correo que anoche salió de Valencia a las 9.40, quedara detenido en Hospitalet durante una hora y 23 minutos, y en Cambrils el tren mixto una hora. De Tarragona salió un tren de socorro. No hubo que lamentar desgracias personales”.

La “Gaceta de los caminos de hierro”, del 19 de febrer de 1930, esmenta la circular del 9 de gener de la companyia “del Norte” on comenta que el “*apartadero de Mont-roig... quedará ampliado al servicio público de viajeros, equipajes, perros y mercancías en grande y pequeña velocidad, en expediciones cuyo peso no exceda de 60 kilogramos, con procedencia o destino de las estaciones comprendidas entre Valencia y Tarragona y Tarragona y Lérida...*”.



Aquest és el que coneixíem com l’*apeadero*. Aquell mateix que esmenta Joan Miró en una carta a Sebastià Gasch, del 31 d’agost de 1930: “Ara han posat estació a Mont-roig mateix, recentment... Vet aquí doncs el nou horari... Arribades a Montroig: 9,09 – 12,54 – 21, 37. Sortides de Mont-roig: 8,49 – 15,50 – 19,30. Com que aquests trens fa poc que van, ignoro les hores d’arribada i de sortida de Barcelona...”. Als amics de Miró de Barcelona ara ja els resultava

més fàcil visitar-lo al seu mas. En aquell “*apeadero*” de Mont-roig els esperaria la tartana del Mas Miró conduïda pel masover Pere Calaf i Jofre. Allí també hi aniria, anys més tard, el Francesc Solé Sedó (dit “*Romàtic*”) a recollir o baixar els mont-rogens o visitants que venien en tren al poble. Aquell “*apeadero*” era l’única modernitat que

teníem a prop els xiquets dels Prats en aquells primers anys seixanta, quan encara no hi havia forasters de terres llunyanes.

Aquell edifici del “*apeadero*” de Mont-roig era una construcció estàndard, per Internet s’hi poden trobar un grapat d’edificacions iguals. Com per exemple, les estacions de Camp-redó (també té el mateix dipòsit d’aigua), entre Tortosa i l’Aldea; La Granadella-Camarles; la de Mianes (de l’antic ramal entre l’Aldea i Freginals) que era la primera estació després de Tortosa i abans de Santa Bàrbara; la de Freginals; la d’Alcossebre...

El 1930 torna a parlar-se d’aquell vell projecte de ferrocarril d’Ariza a Tarragona del 1899 que, amb diferents versions, havia perseverat fins al 4 d’agost de 1922 quan es va aprovar una llei per fer-lo efectiu. Mireu el capítol V i el capítol VII. El diari “El Imparcial”, de Madrid, de l’11 de maig de 1930, explica que el tema s’estava analitzant en el Consell de Ministres. La revista “Tivissa” del 20 de maig, en un article titulat “El ferrocarril que passarà per Tivissa” feia una llarga exposició sobre aquesta proposta tan desitjada: *“aquest vell projecte fou desempolsat i ressuscitat en les penúltimes Corts pel llavors diputat per Gandesa, Cavaller Goyeneche, i que li va servir de programa electoral en una campanya frustrada de reelecció. La derrota d'en Cavaller i el triomf del seu contrincant, senyor Maristany, la personalitat del qual és difícil deslligar-la de la Companyia de M. S. A., i l'adveniment de la Dictadura, va coincidir amb la postergació de la construcció de la secció Alcanyíç - Gandesa - Tivissa - Montroig - Tarragona per donar preferència al ramal Alcanyíç-Tortosa, els treballs del qual estan actualment molt avançats. Encara més, la Secció que ens afecta fou desnaturalitzada amb un ramal incomprensible de Gandesa-Garcia... Les entitats reunides i presidides per l'alcalde de Tarragona, acordaren elevar una memòria al Govern i que més tard signaren i remeteren, on es resumissin els antecedents d'aquest projecte per derivar-ne la legitimitat de la demanda d'execució... Una vegada construït el ferrocarril Ariza - Daroca - Alcanyíç - Gandesa - Mora d'Ebre - Tivissa - Monroig - Reus - Tarragona, s'escursaria SIS HORES el trajecte de Madrid a Catalunya”*.

El diari “Tarragona federal”, del 30 de juliol de 1931, parlava que *“ahir a la matinada van xocar al baixador de Montroig un mercaderies i en tren procedent de València. Van descarrilar diferents unitats... no es va produir cap desgracia personal...”*. “La Vanguardia”, del 27 de febrer de 1934, també comentava el xoc de dos trens de mercaderies al quilòmetre 250. Deuria ser un quilòmetre abans d’arribar al baixador de Mont-roig venint des de l’Hospitalet. Com veiem, des de la inauguració del baixador de Mont-roig el 29 de novembre de 1929, trobem esmentats tres descarrilaments al seu voltant.

Amb el baixador funcionant calia, més que mai, una carretera que baixés del poble fins la nacional N-340. Com veiem, en aquells plànols del 1919 i 1926, l’única manera per anar-hi eren aquells camins de Les Pobles (que anava a sortir cap a l’Hostal del Gassó) o del Bondia (que ho feia quasi un quilòmetre a ponent del barranc de Rifà).

La construcció d’aquella carretera que baixava de Falset cap a Mont-roig, acabant a la nacional de València, tindria diversos problemes; el principal, les vagues que s’hi van produir. El diari “El Pueblo” de Tortosa, del 24 de juliol de 1931, publicava una carta de l’alcalde de Colldejou dirigida al governador civil de la província, que amb el títol “*Manejos reaccionarios*” deia: *“Con motivo de los conflictos planteados en la carretera en construcción... llamé a los trabajadores el día 12 del actual, puse todo mi celo en*

solucionarlo y... se reintegraron al trabajo, volviendo a la normalidad. El día 19 se presentó la pareja de la Guardia civil de Montroig, dirigida por el cabo, el cual me dijo que de este pueblo le habían dicho que yo, en vez de solucionar conflictos, avivaba el fuego, diciéndome también el cabo que no cumplía con mis deberes de Alcalde. Hoy, día 20, los trabajadores han presentado bases al empresario de dicha carretera, el cual ni siquiera se ha dignado leerlas, tirándolas al suelo. Consecuencias: que hay unos 65 hombres parados...". A continuació demana la destitució del comandament de la Guardia civil de Mont-roig perquè ha estat "calumniado en injuriado" i "son ellos quienes han de acatar sus órdenes (de l'alcalde) y no al revés". Acaba: "Por la libertad, por la República, ¡justicia contra quienes son un peligro para la buena marcha de la Revolución! ¡Viva la libertad y abajo los tiranos y felones!". En un altre moment de la carta, esmenta que l'empresari és el "señor Romero". Recordarem que tres mesos abans, el 14 d'abril, s'havia proclamat la Segona República.

"La Veu de Tarragona", del 6 de juny, explicava la causa del conflicte laboral. L'empresari volia baixar el sou de vuit hores (de 5,50 a 5 pessetes), o bé pagar com abans i treballar una hora més. El 8 de juny el "Diari de Tarragona" deia que uns 35 treballadors havien acceptat el nou sou i que semblava que el problema es solucionaria.

El diari "Foment" de Reus, del 28 de maig de 1932, informava que la Generalitat havia determinat "*la necessitat d'ocupació de terrenys en el terme municipal de Montroig per a la construcció dels trossos cinquè i sisè*" de la carretera que baixant de Colldejou anava fins la de València. Pel que sabem, la dita *carretera de la Mar* s'acabaria el 1933. Joan Miró en una carta al seu amic Enric C. Ricart (27 d'agost de 1933), des de Mont-roig, li diu: "Tu que tens cotxe pots fer-ho fàcilment majorment ara que tenim carretera fins a casa mateix...".

El "Diari de Tarragona", del 4 de juliol de 1933, comentava l'adjudicació a "Francesc Romero i Vázquez, veí de Mont-roig", de les obres de construcció d'una carretera a Vinaròs.

Tot i que anteriorment hem vist que "La Voz de la provincia", del 20 de desembre de 1930, deia que el 6è tram d'aquella carretera de Falset a la de València s'adjudica a José Romero, en els altres articles que he pogut trobar s'hi cita Francesc Romero Vázquez. Per exemple, a "La Cruz", del 30 de juliol de 1935, diu: "*Han sido adjudicadas definitivamente la ejecución de las obras de construcción... a don Francisco Romero Vázquez, vecino de Montroig (Tarragona), las obras de variación de trazado de Coll de Balaguer en los kilómetros 172 al 175 de la carreta de Castellón a Tarragona...*".

A "Ressò mont-roigenc" núm. 63 (1997), a la pàg. 18, Miquel Anguera "Beatet" escrivia: "*El Sr. Francisco Romero vingué a Mont-roig per construir la carretera a Colldejou i la de la mar... Va comprar una finca a la família Cuadrat l'any 1930, que després seria venuda a la família de M. Bargalló del nostre poble...*". És aquell "xalet" del plànol del terme de Mont-roig del 1919 que esmentàvem en el capítol VI. Després, el Miquel Anguera explica que fou l'impulsor de la Cooperativa Elèctrica de Mont-roig, la "*Camps-Romero*".

Francisco Romero Vázquez fou un dels set assassinats per la CNT / FAI aquell 13 d'agost de 1936, en aquells inicis de la Guerra Civil, després de l'aixecament del general Franco contra la legalitat republicana.

Al “Diari de Tarragona”, del 22 d’abril de 1934, hi trobem el primer atropellament enregistrat. El camió T-3019 va atropellar el nen Albert Alsina “*passant-li la roda davantera per les cames i produint-li ferides de pronòstic reservat*”. Diu que fou al carrer de Galán i García Hernández. És l’actual carrer de Riba i Mestre. Aquest carrer anteriorment també es va dir “Unió” i més enrere encara: “Major”. Fermín Galán y Angel García Hernández eren els famosos capitans que es van aixecar a Jaca (Huesca) el 12 de desembre de 1930 proclamant la República. Varen ser afusellats.

A “La Cruz”, de l’11 de juliol de 1936, hi podem llegir un altre atropellament, en aquest cas, el de Magdalena Aragonès Gonzàlez “*causándole tan graves heridas que falleció instantáneamente*”.

Tornant al tema del baixador de Mont-roig, vull esmentar el comentari que fa Ferran Jové Hortonedà en el seu llibre “Estudi onomàstic de la vila i terme de Mont-roig del Camp” (1999), a la pàg. 84 quan, citant les informacions del “*Anuario de Cataluña 1932. Cataluña industrial y Comercial*” (Talleres Gráficos, Barcelona) es sorprèn quan troba que en l’enquesta sobre quina era l’estació de ferrocarril que els mont-roigencs tenien més a prop diguessin que era la de Riudecanyes, quan des del 1929-1930 hi havia aquell “*apeadero*” als Prats. Cal esmentar que la carretera *de la Mar* no es va acabar fins al 1933.

També cal tenir en compte que tot i que el baixador de Mont-roig estava habilitat per a mercaderies, tan sols ho feia fins a 60 quilos. Era el que deia aquella circular del 9 de gener de la companyia “del Norte” citada per la “Gaceta de los caminos de hierro” del 19 de febrer de 1930.

Amb la creació de la RENFE (Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles) per una llei del 24 de gener de 1941, s’unificaven totes les companyies ferroviàries d’ample ibèric (1,67 m.): la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (dita del “Norte”), la Compañía del Ferrocarril de Madrid a Zaragoza y Alicante (dita “MZA”) y la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste (dita del “Oeste”).

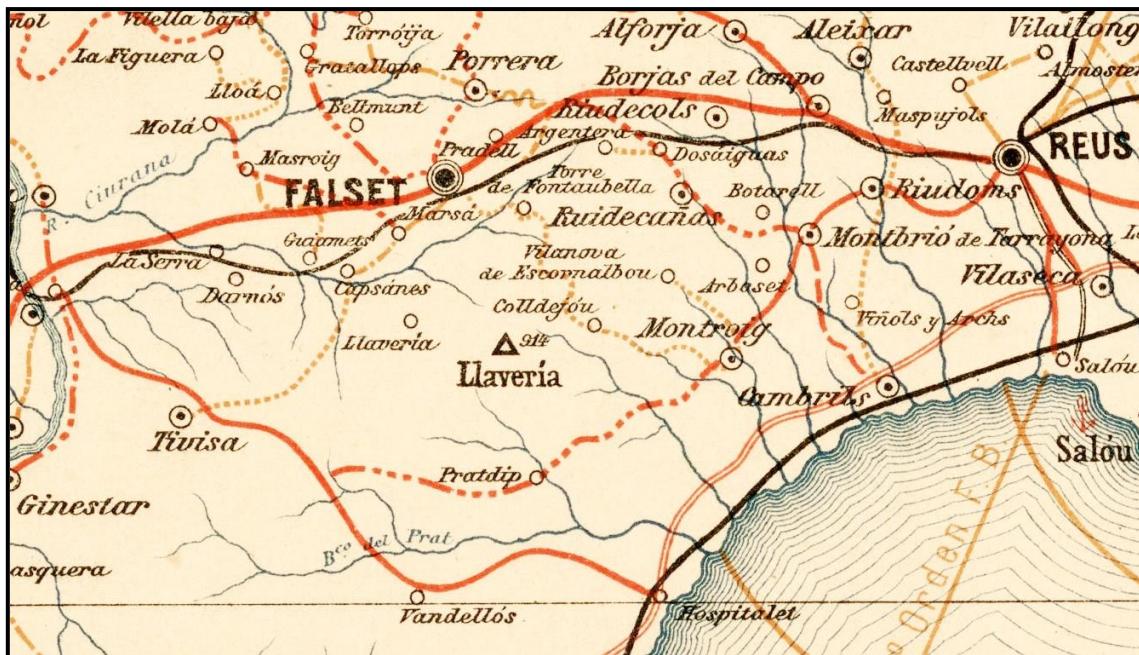
Pel que sembla, RENFE va proposar a l’Ajuntament de Mont-roig ampliar aquell “*apeadero*” a la càrrega i descàrrega de grans mercaderies. Fins aleshores els pagesos de Mont-roig anaven a l’estació de Riudecanyes que sí que estava preparada per a càrrega i descàrrega. Joan Ivern Figuerola escriu en l’opuscle “L’Església nova: 50 anys d’història viva”, a la pàg. 12, sobre el ciment necessari per a la seva construcció (1942): “arribava a l’estació de Riudecanyes i des d’allà es transportava amb carros que desinteressadament portaven veïns de Mont-roig fins a peu d’obra...”.

A l’acta de Ajuntament del 22 de maig de 1942, s’esmenta que s’ha fet una instància demanant al Ministro de la Gobernación autorització per a un nou arbitri sobre les mercaderies que es puguin facturar en endavant a l’estació de Mont-roig per recuperar les 128.200 ptes. que s’hauran de bestreure per fer un moll de càrrega i descàrrega. Uns mesos després, en una carta del 17 d’octubre de 1942 del secretari de l’Ajuntament de Mont-roig, Teodor Domingo Subias, al Governador Civil de Tarragona, Juan Selva Margelina, s’hi diu que “*enterada esta Alcaldia de las gestiones realizadas en la capital por V.E. al objeto de que se autorizara a este Municipio la creación de un impuesto en la carga i descarga de mercancías al convertir el Apeadero de Mont-roig*

en Estación, proyecto de importancia máxima para la agricultura de este término Municipal... Esta Alcaldia reconoce el interés y celo que toma V.E.... por lo cual nuestra conducta debe ser de obediencia ciega hacia nuestra Autoridad... Le saluda brazo en alto... ”.

Però finalment aquella inversió no es va fer. Alguns vells de Mont-roig m'explicaven que l'Ajuntament no tenia prou diners per finançar alhora aquesta millora del moll de càrrega i d'altres actuacions, com la construcció de l'església nova. També a l'acta de Ajuntament del 15 de novembre de 1944, s'esmenta un escrit adreçat al Governador Civil en el que es parla de la dificultat d'aportar diners per a la construcció del nou edifici “*para Cuartel y viviendas de la Guardia Civil... por contribuir con la subvención de 24.000 pts. anuales a la contribución de la nueva Iglesia Parroquial... ”.*

Tenim el mapa del 1930 (de la província de Tarragona) de la delegació d'Obras Públicas fet pel topògraf José Méndez i el del 1935. En el primer, veiem que encara estaven a mig fer les carreteres de Pratdip, Colldejou i Vilanova d'Escornalbou. En el segon, les trobem ja acabades, a l'igual que la carretera de la mar, de Mont-roig a la N-340. En aquest, veiem el projecte d'una carreta que, sortint prop del Parc de Samà, anava paral·lela a la N-340 fins al barranc de la Pauma Negra per després girar baixant fins a prop de l'Hospitalet.



1930

intentar fer tot el possible per salvar-li la cama. Aquest fou l'origen, en agraïment, de la donació per part de Joan Miró del que seria el seu primer tapís, el famós "Tapís de Tarragona" (1970). Es va fer, amb la col·laboració de Josep Royo, a la "Casa Aymat" de Sant Cugat del Vallès. Ara es troba al Museu d'Art Modern de Tarragona, al carrer de Santa Anna núm. 8.

Al diari "Mediterráneo" de Castelló, del 15 d'agost de 1973, s'hi comenta que s'acabava d'inaugurar l'electrificació dels 82 quilòmetres de la línia de tren de Tortosa a Tarragona. També afegeix que s'havien fet tres subestacions elèctriques, a Amposta, l'Ametlla i Mont-roig. L'electrificació fins a València deia que estaria operativa el següent octubre. *"Entre las estaciones de Ampolla y Montroig, aproximadamente una distancia de 35 kilómetros, se han reducido los vanos que separarán los postes y se ha instalado una catenaria más pequeña para contrarrestar la acción del fuerte viento que reina en esa zona"*.

El juliol de 1972 van començar les expropiacions per a la construcció de l'autopista Tarragona - València, en el tram Salou - Amposta. El gener de 1973 AUMAR, la concessionària d'aleshores, va començar a fixar el preu d'expropiació, que fou molt baix. "La Vanguardia", del 21 de juliol, explicava: *"Ayer, a las 10.30 horas, en el salón de actos de la Organización Sindical (de Tarragona) se reunieron unos cien representantes de los propietarios agrícolas afectados por las expropiaciones efectuadas como consecuencia de la construcción de los tramos de autopista Vendrell - Tarragona, Salou - Amposta y Vendrell - Lérida... El Jurado Provincial de Expropiación, para las tierras de secano de Vandellós, ha fijado el precio de 180.000 a 210.000 pesetas por hectárea; para las de secano de Montroig, alrededor de las 350.000 pesetas por hectárea; para las de secano de Cambrils, alrededor del medio millón de pesetas por hectárea; y para las tierras de regadío de la misma localidad, de un millón a un millón y medio de pesetas por hectárea. Sin embargo, los agricultores de Vandellós y Montroig pedían unas 750.000 pesetas por hectárea, que es aproximadamente la cantidad que abonó HIFRENSA por las tierras donde se halla instalada la central nuclear, hace ya de ello varios años... Varios de los agricultores presentes expusieron su opinión respecto al problema... La tónica general ha sido de marcada indignación por la actitud adoptada por las concesionarias de los tramos de autopista que se han construido o se construyen en la provincia... Alegan también que al reducirse, como consecuencia de la expropiación, la superficie de la explotación agrícola, disminuye sustancialmente la rentabilidad del resto de la finca, encareciendo los costos, incrementando las amortizaciones de los útiles de trabajo, especialmente cuando la finca queda dividida al producirse serios obstáculos en sus accesos..."*.

Finalment, l'autopista es va inaugurar el 8 d'octubre de 1974. Va ser el tros del Vendrell a Amposta, que permetia que es pogués anar per autopista des de La Jonquera fins Amposta. "La Vanguardia", del mateix dia 8 d'octubre deia que *"los precios ofrecidos por la beneficiaria en vía de mutuo acuerdo... en Montroig ofrece 90.520 ptas./ha. para las tierras de olivos y algarrobos y 500.000, las de regadío... El asunto, como no hubo mutuo acuerdo, pasó al Jurado Provincial de Expropiación, que fijó los siguientes precios... Montroig, 350.000 ptas..."*.

CLOENDA

Vuit mesos enrere vaig començar aquesta sèrie de vuit capítols dedicada a les “Geografies, camins i viatgers” de (o en relació amb) Mont-roig. Era el 28 de desembre de 2015. Deia: *“un encara se’n recorda com la carretera de la mar, l’actual T-323, fins al llindar del 1960, era de terra, marcada amb les roderes dels carros...”*. La meua recerca intentava definir l’espai físic del Mont-roig antic, quins camins hi havia... He pogut consultar els mapes que hi ha als “Fons històrics – Cartoteca” / “Mapes i fotos antics en línia”, que es pot consultar al web de l’Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya. El primer que he trobat és de 1608. L’últim que reproduïxo, en aquest mateix capítol, és del 1951. Una altra font rellevant d’informacions han estat els llibres d’aquells viatgers, des del segle XVIII, que descriuen el pas, el trajecte, per aquestes terres nostres. El primer que he trobat fou aquell *“Viaje de España, en que se da noticia de las cosas más apreciables, y dignes de saberse, que hay en ella”* (1788) d’Antonio Ponz, on comentava que *“desde Tortosa hasta Cambrils sería un verdadero desierto de quince horas, si no fuera por el corto lugar del Perelló, que está intermedio, donde pasé una mala noche... Desde el Hospitalet hasta Cambrils hay tres horas de camino: a las dos se ve un fuerte antiguo abandonado en la orilla del mar (és Miramar), y luego empieza un territorio bien cultivado de árboles...”*.

He tingut especial cura de l’aventura del ferrocarril, aquell “mal art per la terra”, que deia un avantpassat meu. Em vaig emocionar quan vaig trobar aquella notícia del “Diario de Tarragona”, del 8 de juliol de 1864: *“... el Sr. Gobernador de la provincia y los Sres. empleados en fomento han sido invitados por la empresa constructora del ferrocarril de Valencia á Tarragona, para recorrer en un tren la sección desde Tarragona al Hospitalet...”*. La línia del ferrocarril de València a Tarragona es va inaugurar el diumenge 12 de març de 1865. També quan vaig localitzar aquells plànols de la construcció de la línia fèrria en el terme de Mont-roig (veure el capítol III). I a partir del 29 de novembre de 1929, amb la inauguració del baixador de Mont-roig, aquell “apeadero”. Finalment, aquella modernitat que era el ferrocarril tenia parada al nostre poble.

Ha estat un llarg recorregut pels camins, el ferrocarril i la geografia de Mont-roig viscut intensament.