

ressò mont-roigenc

MONT-ROIG: GEOGRAFIES, CAMINS I VIATGERS (2)

Martí Rom

www.martirom.cat

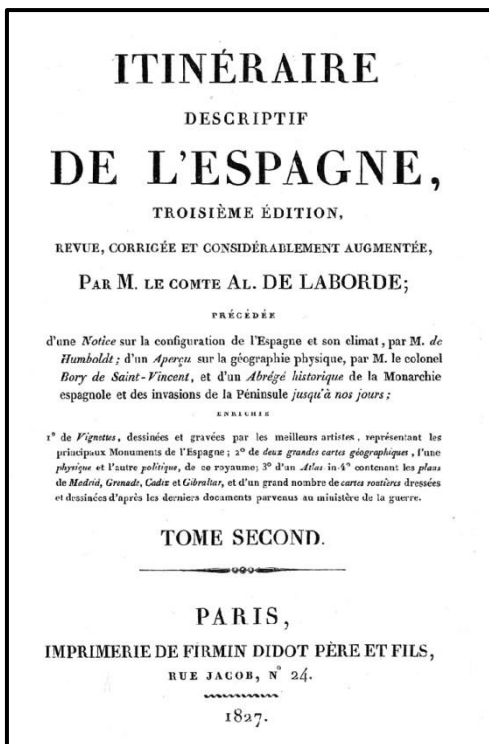
21-01-2015

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

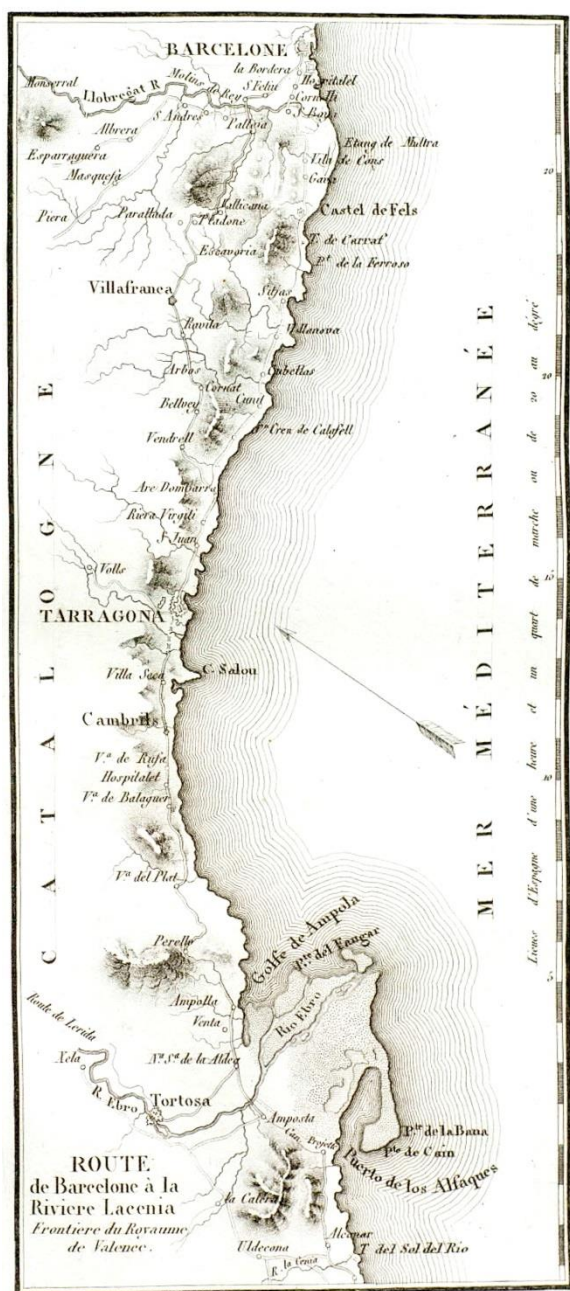
termes de Colldejou i Vilanova d'Escornalbou. La “Caseta del rellotge” és del 1614, al rellotge de sol que li dona nom s'hi pot veure la inscripció: MDCXIV. Sobre el propi rellotge teniu l'article de l'Esther Bargalló (25-4-2015) publicat en aquest web de “**Ressò mont-rogenic**”. D'altres informacions 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'altres 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.

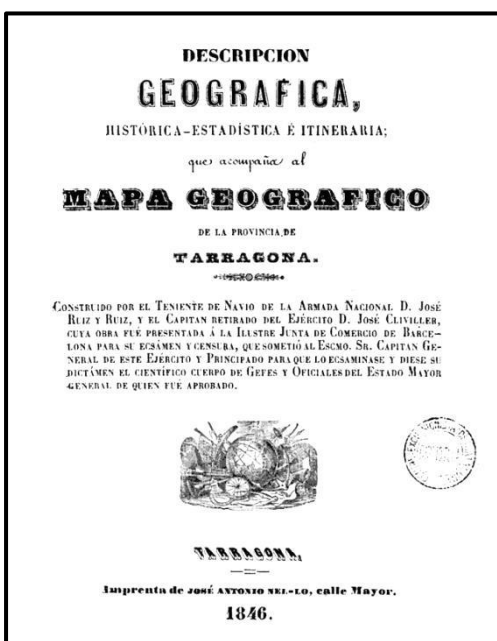


Laborde en el cinquè volum (1829) del seu “*Itinéraire descriptif de l’Espagne*” hi incorpora el capítol “Camins, ponts i carreteres”. A la pàg. 428, escriu: “Hi ha pocs països on els camins hagin estat tan temps descuidats, més malament que a Espanya. Eren quasi impracticables, sovint perillosos, en 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.

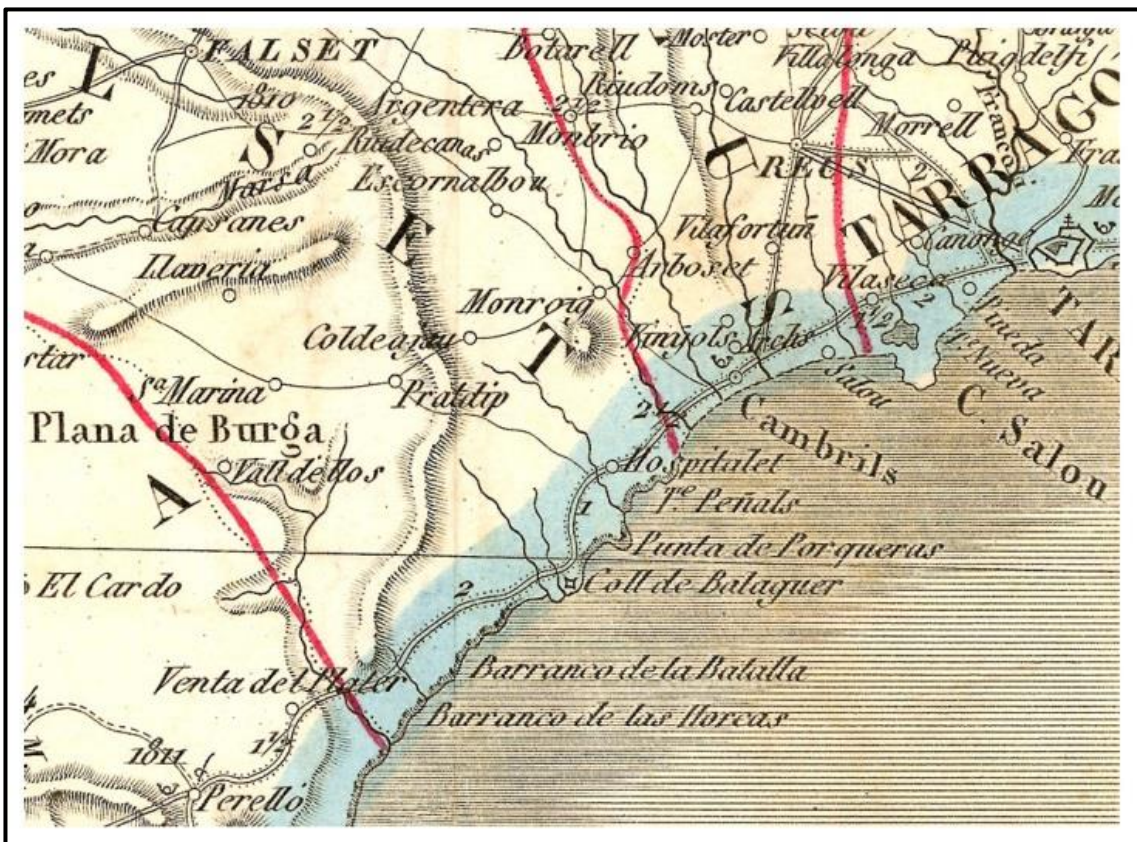


A la pàg. 92 hi tenim l’itinerari de *“Reus al Aragón pasando por Riudoms, Mombrió, Montroig, Colldejou y el camino arriba citado de Fontaubella hasta dicho Reino”*: *“... se dejan a un cuarto de hora las alturas de Riudoms, se sigue el camino sobre la izquierda que conduce a Mombrió. Síguese por este 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. Siguese 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 Prasdip, 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, continúese algo llano otra tanta distancia; siguiendo un descenso de más de media hora por camino malo y tortuoso, se entra en el pueblo de Prasdip...*". De Mont-roig al Prasdip 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.

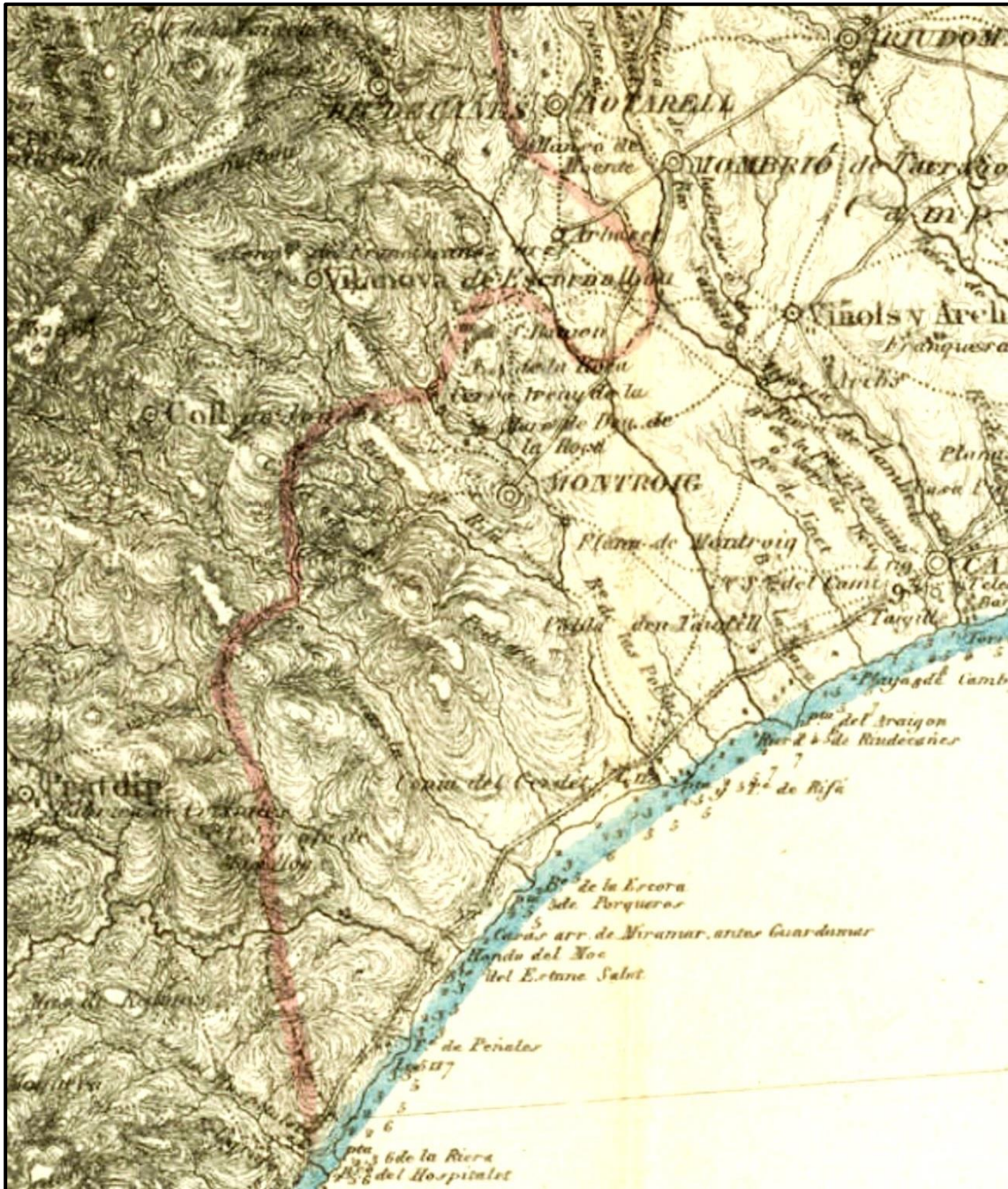
Els camins carreters de la província de Tarragona surten marcats en el mapa, del mateix any 1846, de R. Alabern i E. Mabon. Aquests mapes citats procedeixen del web de l'Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya, de la secció "Fons històrics – Cartoteca" / "Mapes i fotos antics en línia".

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 Sarral; 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.



Atlas de España y sus posesiones de ultramar (1858) de Francisco Coello y Pascual Madoz

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 potser a l'actual camí de les Arenes.

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 Prasdip, 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.