

ressò mont-roigenc

MONT-ROIG: GEOGRAFIES, CAMINS I VIATGERS (3).

EL FERROCARRIL

Martí Rom

www.martirom.cat

17-02-2016

Haviem vist a l'anterior capítol 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

Catalunya)¹. 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 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, Uldecona, 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 Uldecona a Amposta, que comprende la travesía del Ebro, se hará en diligencia. El 12 de marzo de 1961 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 Uldecona 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*

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.

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.

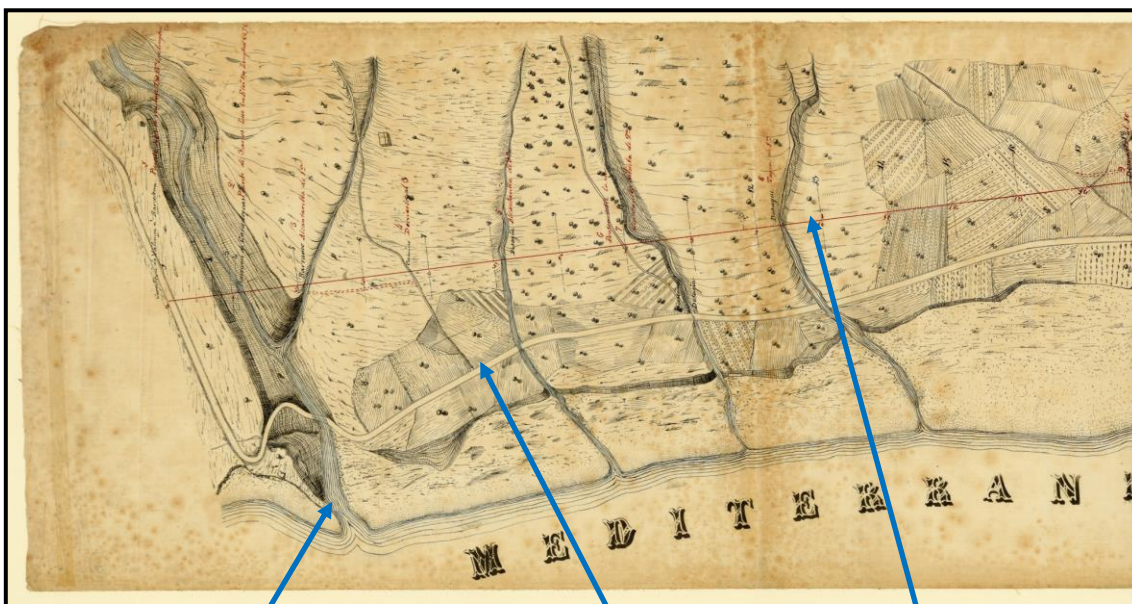
Hi podeu accedir directament:

<http://cartotecadigital.icc.cat/cdm/compoundobject/collection/catalunya/id/2217/rec/373>
(a la dreta trobareu l'opció d'escollir el "Tram" que vulgueu).

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 l'actual N-340, com ara (abans no hi havia el pas per sota la via).

TRAM 1 (costat esquerra)

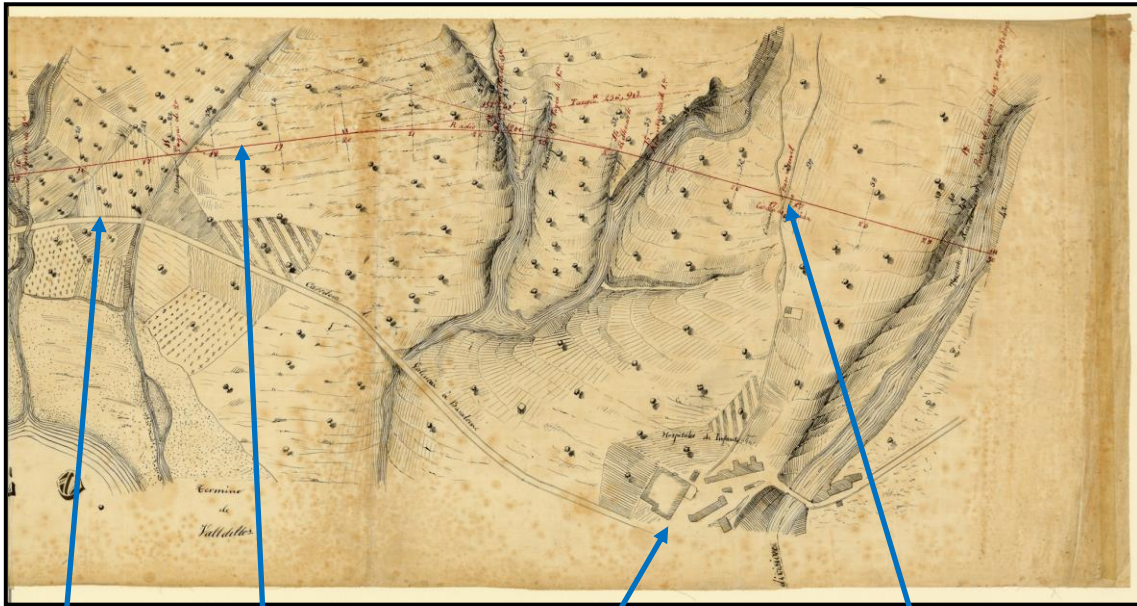


Barranc de Cala d'Oques

Carretera

Via del tren

TRAM 1 (costat dret)



Carretera

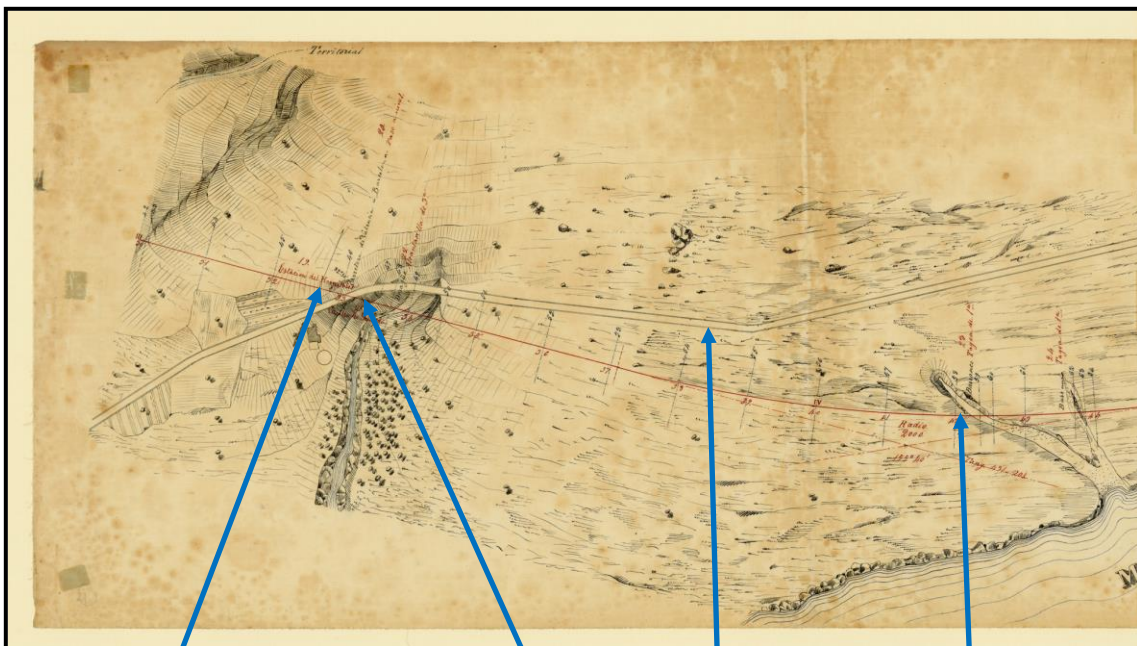
Via del tren

L'Hospitalet de l'Infant

"Casilla"

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 Hortonedada 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 esquerra)



Estació prevista de l'Hospitalet

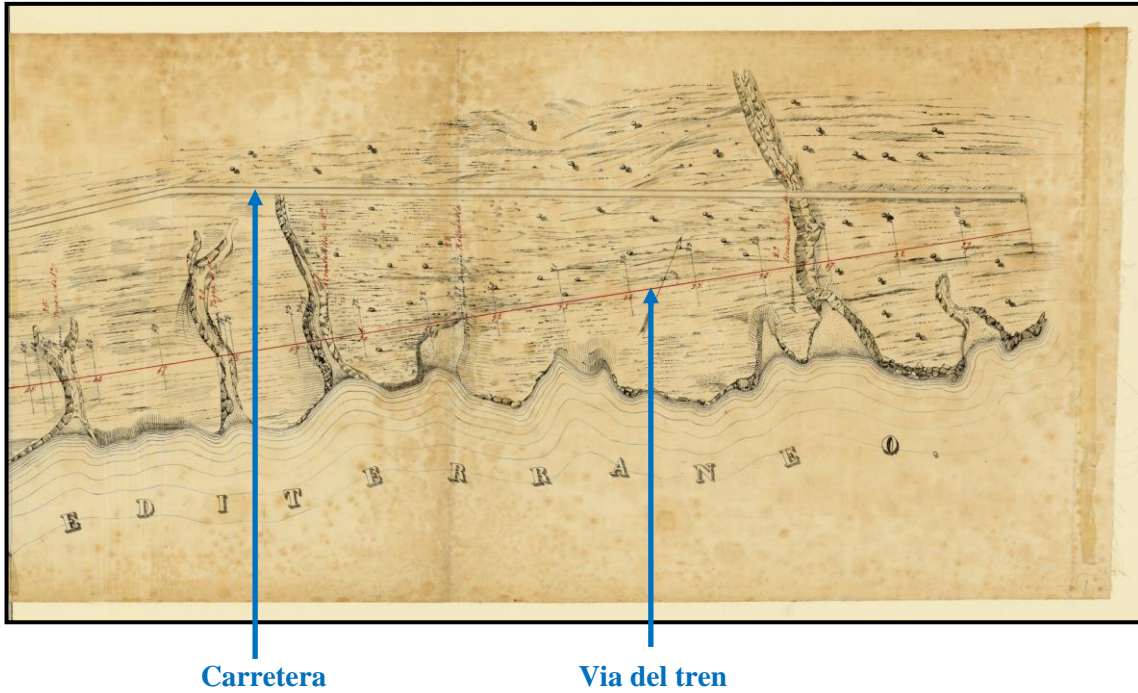
"Casilla"

Carretera

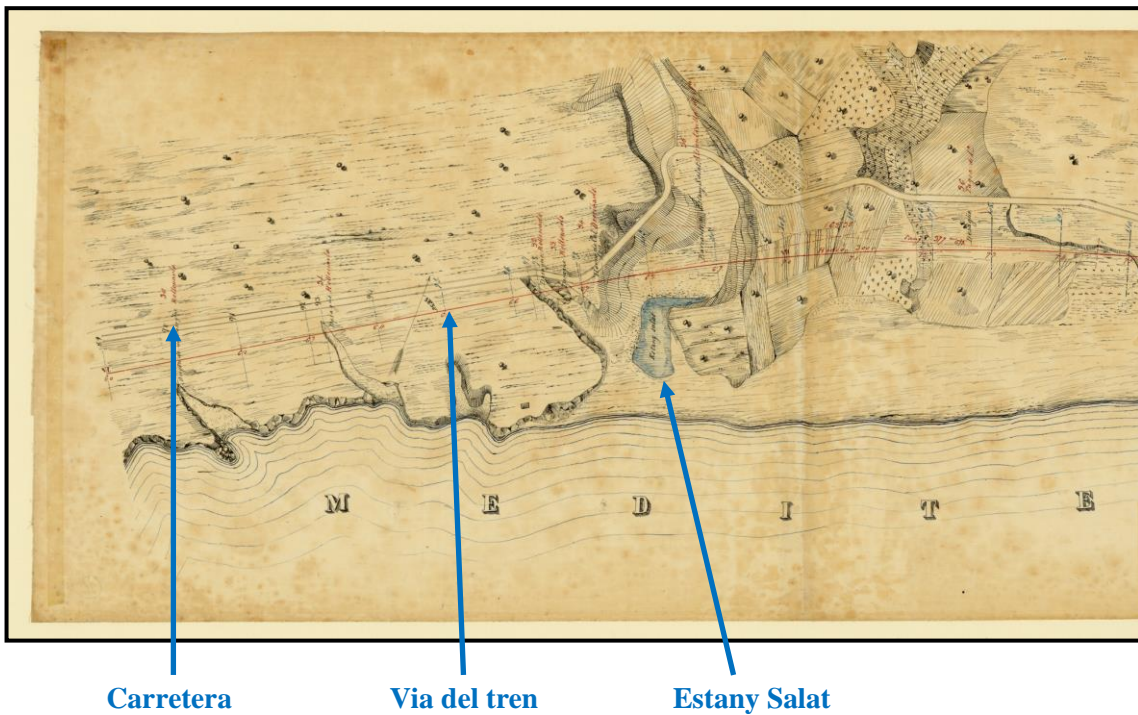
Via del tren

En el segon tram veiem com la via passa per damunt de varis petits barrancs curts (no arriben a la carretera) 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 veiem cap camí, tan sols hi ha la carretera.

TRAM 2 (costat dret)

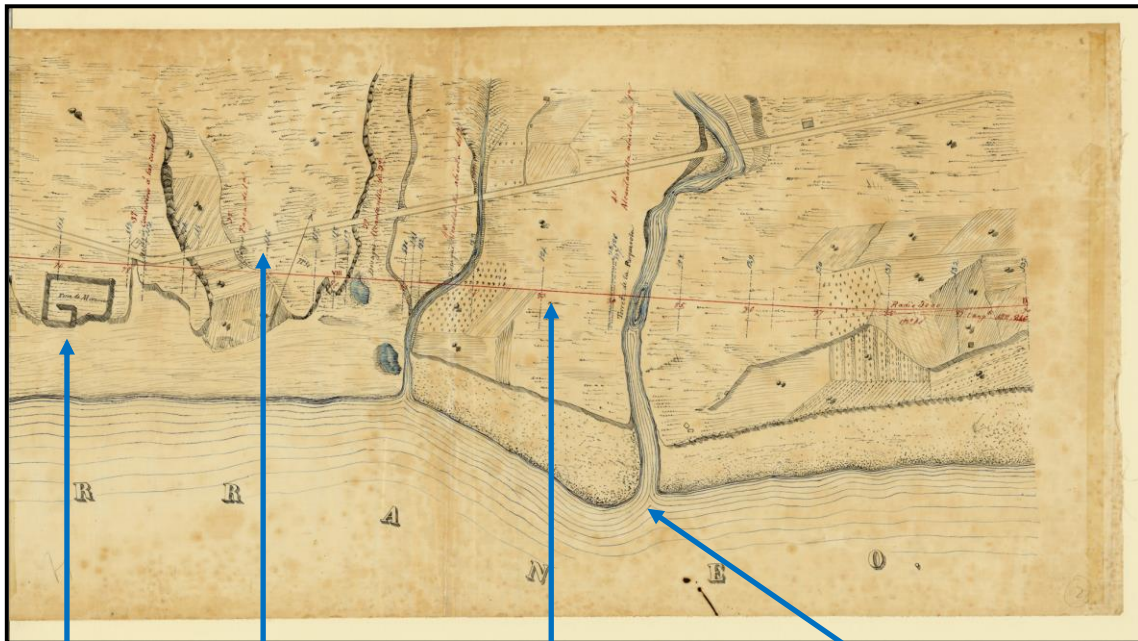


TRAM 3 (costat esquerra)



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)



Miramar

Carretera

Via del tren

Barranc de la Porquerola

TRAM 4 (costat esquerra)



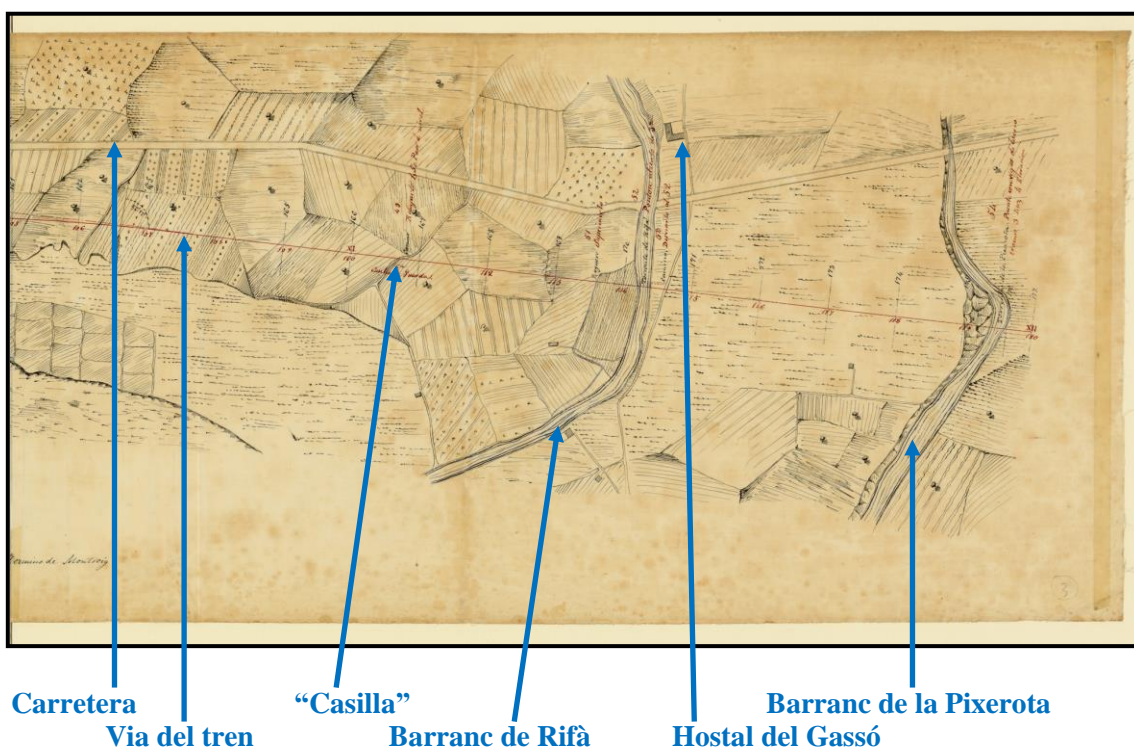
Carretera

Via del tren

"Casilla del Redín"

En el quart tram continuen alguns camps conreats a la vora del mar, però de sobte sembla canviar la topografia del terreny. Hi ha un considerable desnivell i el reduït terreny fins l'arena de la platja està dibuixat, fins gairebé arribar al barranc de Rifà, amb una munió de petites parcel·les quadrades. Aquell desnivell deu ser la timba que separava els camps de dalt (del pla de les Eixermades) amb el que serien els aiguamolls dels Prats, on s'hi conreava arròs. Es veu molt definit el que seria el petit barranc que ara fa d'entrada al càmping Els Prats, on ara el camí de les Planes fa cap a la carretera N-340. Des d'aquest i fins Rifà està ple de camps conreats als dos costats de la carretera. A l'alçada del que ara es el càmping La Torre del Sol hi ha marcats a la platja dos petits estanys i un altre de més considerable al recte de l'actual estació de tren (més o menys), on hi ha la gran finca de qui fou magnat de la indústria alemanya, Gustav Schickedanz. A la zona de la platja, des d'aquí i fins Rifà, sembla que hi hagi camps abandonats i potser inundats.

TRAM 4 (costat dret)



A llevant del barranc de Rifà hi ha marcat aquell camí de les Pobles (o de Rifà) 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 Pixerotha 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".

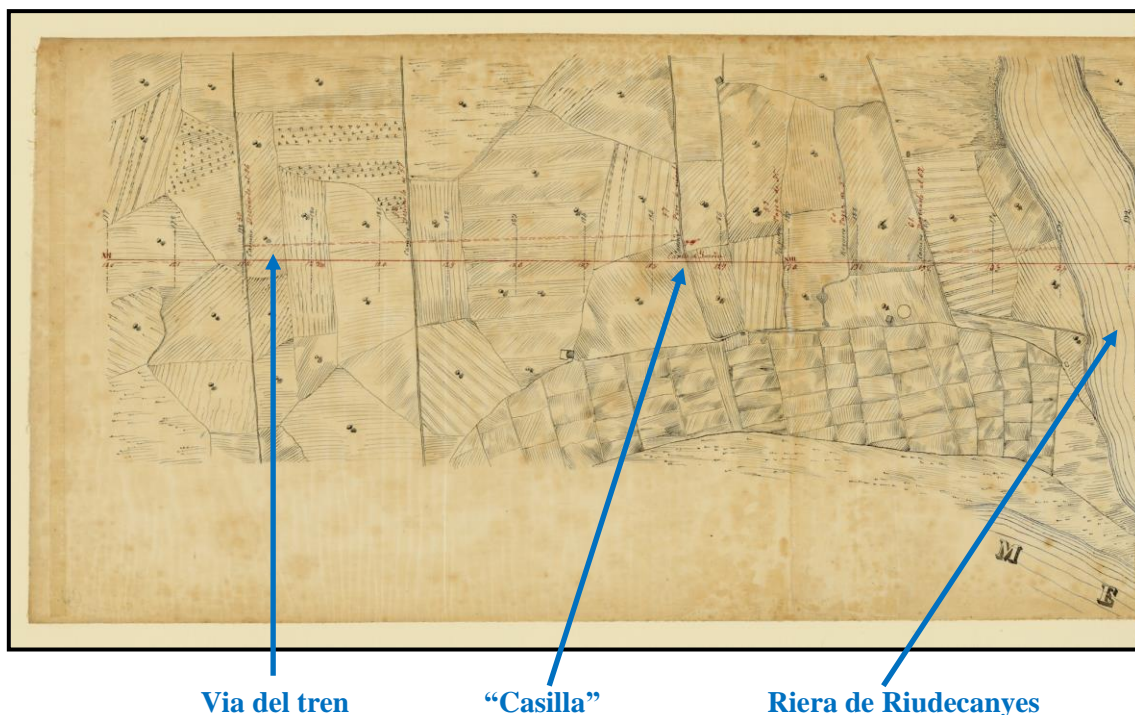
A la “*casilla del Redín*” hi havia un pas a nivell per creuar la via; hi baixava un camí (en el plànol posa “*sendero*”) des de la carretera i més enllà. Aquest camí anava (recte) fins aquelles petites parcel·les quadrades dels aiguamolls.

També trobem que 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, un tros continuava cap al mar pel costat de ponent del barranc i un altre, més important, 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 gairebé arribar a la Porquerola. Aquest camí donava servei als camps de conreu que hi havia per sota la carretera i entre el recte del camí de les Planes i el de la “*casilla del Redín*”; també anava fins uns quants camps que hem citat i que estaven a llevant de La Porquerola.

En aquella altra “*casilla de guarda*” que estava 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*”.

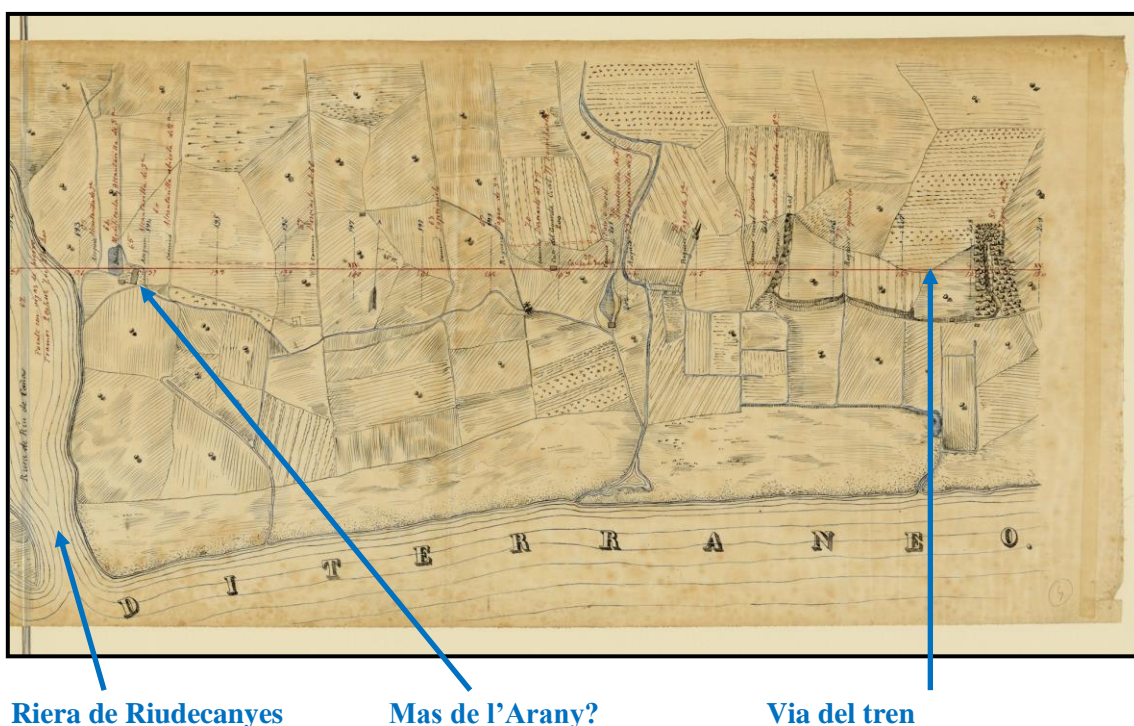
TRAM 5 (costat esquerra)



En aquest tram veiem una munió de camins; com deïa, 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'aquests 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, Vandellós (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.

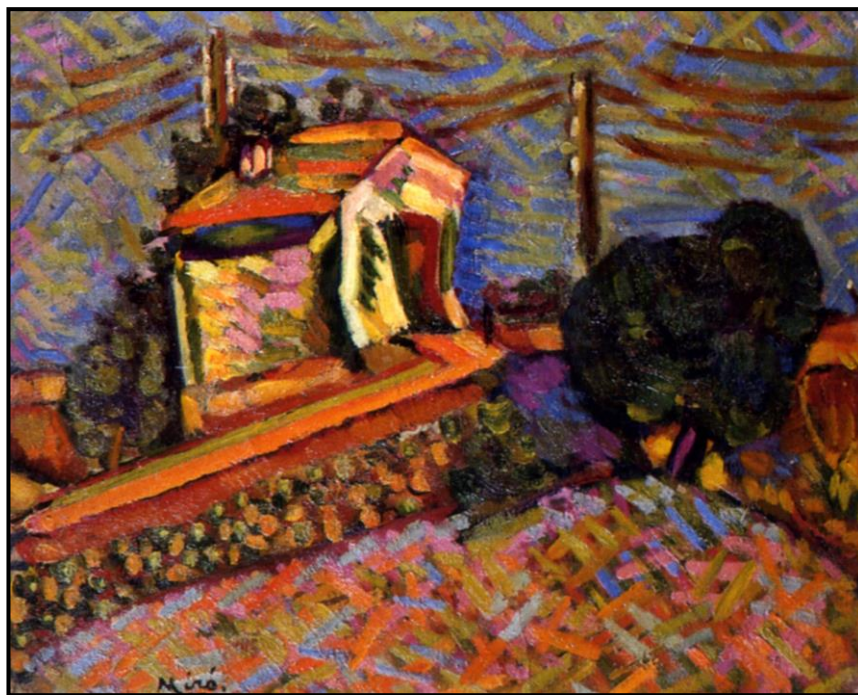
El "Diario de Tarragona", del 31 de juliol de 1868, explicava una notícia que havia publicat "*El Principado*" el dia 28: "*A las dos de la madrugada de hoy cuando varios viajeros que venían en el tren que salió de Valencia á las seis de ayer tarde, al pasar uno de los ómnibus destinados al trasbordo 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 deuriem 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”.



“La cabana del guardavies” (1915), Joan Miró