

ressò mont-roigenc

MONT-ROIG: GEOGRAFIES, CAMINS I VIATGERS (4)

Martí Rom

www.martirom.cat

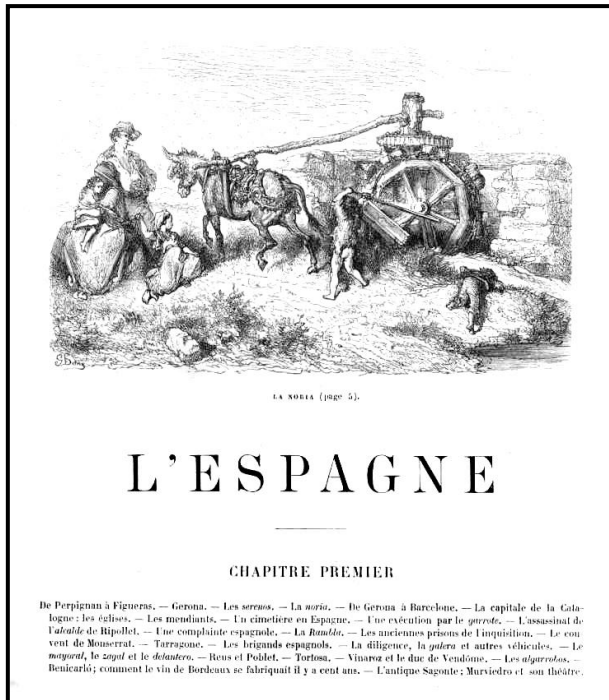
17-03-2016

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 Pradip, 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 viage (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 viage (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 difícil 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 roboratoris. 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

havian 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 amnistiàt; 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 Hortonedá 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 diligència es compon 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 Espanya del 1830 al 1833.

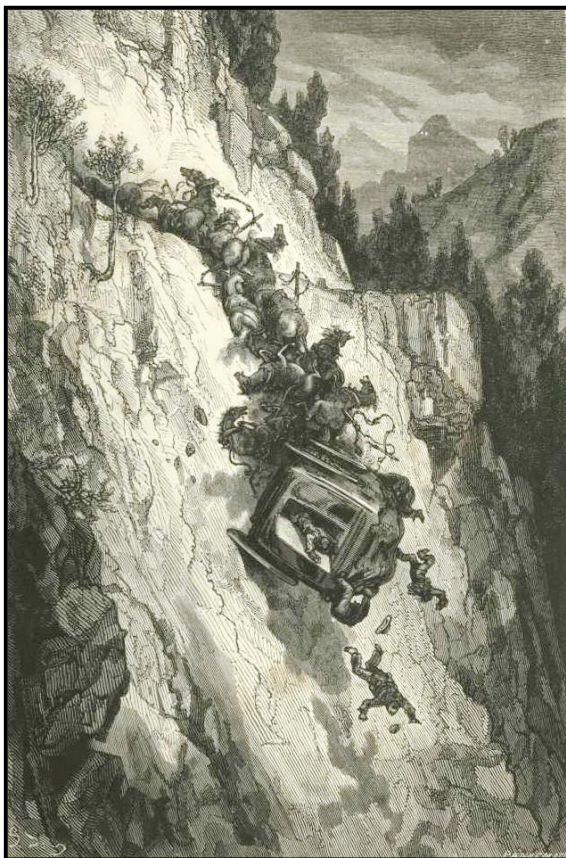


Coll de Balaguer. Gravat de Gustave Doré (1806)

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... comisariooo... raa... puliaaaa... bandolero... arre, carboneraaaa...”, fins que totalment adormit, serà substituït pel zagal, que continua amb el mateix to.*

Més tard explica que “*la diligència 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 diligència, 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...*”.

Accident. Gravet de Gustave Doré (1874)

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 “Guspises 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, Coldejou...). 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 Poble 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...*”. Aviat 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, aviat 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-rogenic 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-rogenic**" 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-rogenic 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 llegue 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, Pradip 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 Montroig, 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.